



Universidad
de Cádiz



**MÁSTER UNIVERSITARIO EN
PREVENCIÓN DE RIESGOS
LABORALES 2016/2017
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR
ALGECIRAS**

ESPECIFICIDADES DE LA NORMATIVA PREVENTIVA DEL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA EN ESPAÑA Y COMPARACIÓN CON LA NORMATIVA PREVENTIVA DE DICHO SECTOR EN MARRUECOS.

Convocatoria: Febrero/2018

**Autor: José Eduardo Alonso Cabezuelo
Tutora: María Isabel Ribes Moreno**



*Quisiera agradecer, muy sinceramente,
la incomparable ayuda ofrecida por mi tutora,
María Isabel Ribes Moreno,
a la hora de confeccionar este Trabajo.*

*No sólo técnicamente ha sido una fuente continua
de motivación, inspiración y buenas sugerencias,
sino que ha constituido un auténtico honor
haber podido aprender y contar
con su inestimable colaboración.*

ABREVIATURAS

ABB.....	<i>Asea Brown Boveri</i>
ADR.....	<i>European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road</i> [Acuerdo europeo relativo al transporte internacional por carretera de mercancías peligrosas - Convenio ADR]
AENOR.....	Asociación Española de Normalización y Certificación
ANP.....	<i>Agence Nationale des Ports</i> [Agencia nacional de Puertos]
ATFM.....	Ampliación de Trabajo Fin de Master
BO.....	Boletín Oficial
BOCAIB.....	Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares
BOE.....	Boletín Oficial del Estado
BOJA.....	Boletín Oficial de la Junta de Andalucía
BOP.....	Boletín Oficial de la Provincia
BORM.....	Boletín Oficial de la Región de Murcia
CAE.....	Coordinación de actividades empresariales
CCE.....	Centro de Control de Emergencias
CEPE.....	Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas
CISNS.....	Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud
CNMC.....	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
CPE.....	Centro Portuario de Empleo
CSPS.....	<i>Coordinateur de Sécurité et Protection de la Santé</i> [Coordinador de Seguridad y Salud]
CT.....	<i>Dahir n° 1-03-194 du 14 rejeb 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail</i> [Decreto nº 1-03-94 de 11.09.2003, que promulga la ley 65-99 relativa al Código de Trabajo]
CTU.....	Código sobre la arrumazón de las unidades de transporte
DOCE.....	Diario Oficial de la Comunidad Europea
EPI.....	Equipo de protección individual

ESC.....	Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga
ETF.....	<i>European Transport Workers' Federation</i> [Federación Europea de Trabajadores del Transporte]
ETT.....	Empresa de Trabajo Temporal
FUNDAE.....	Fundación Estatal para la Formación en el Empleo
FUNESPOR....	Fundación de Estudios Portuarios
ICHCA.....	<i>International Cargo Handling Coordination Association</i> [Asociación Internacional para la Coordinación de la Manipulación de Mercancías]
IDC.....	<i>International Dockworkers Council</i> [Consejo Internacional de Estibadores]
IGS.....	Código internacional de gestión de la seguridad
IMANOR.....	<i>Institut Marocain de Normalisation</i> [Instituto Marroquí de Normalización]
IMDG.....	<i>International Maritime Dangerous Goods (Code)</i> [Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas]
INSHT.....	Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo
ITC-MIE-AEM.	Instrucción técnica complementaria del Ministerio de Industria y Energía respecto de aparatos de elevación y manutención
ITC-MIE-APQ.	Instrucción técnica complementaria del Ministerio de Industria y Energía respecto de almacenamiento de productos químicos
ITF.....	<i>International Transport Workers' Federation</i> [Federación Internacional de Trabajadores del Transporte]
ITSS.....	Inspección de Trabajo y Seguridad Social
LPRL.....	Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales
MARPOL.....	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques
MLC.....	Convenio sobre el trabajo marítimo
NTP.....	Norma técnica preventiva
OCR.....	Sistemas de reconocimiento óptico de caracteres
OFPPT.....	<i>Office de Formation Professionnelle et de Promotion du Travail</i> [Oficina de formación profesional y promoción del trabajo]
OIT.....	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional

ORSEC.....	<i>Plan d' Organisation des Secours en Cas de Catastrophe</i> [Plan de organización de salvamento en caso de catástrofe]
OTP.....	Oficina de Trabajadores Portuarios
PARIS MOU...	Memorando de París
POI.....	<i>Plan d'organisation interne</i> des secours [Plan de organización interna de salvamento]
PUP.....	<i>Plan d'urgences du port</i> [Plan de emergencias del puerto]
RD.....	Real Decreto
RDLeg.....	Real Decreto Legislativo
RDL-RTSP.....	Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)
RFID.....	<i>Radio Frequency Identification</i> [Identificación mediante radiofrecuencia]
RID.....	<i>International Regulations Concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail</i> [Regulaciones Internacionales relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril]
ROIT.....	Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Seguridad y Salud en los Puertos de la OIT 2005, enmendado en 2016.
RPP.....	Recursos preventivos presenciales
RSP.....	Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.
SAGEP.....	Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios
SML.....	Servicios Médicos Laborales
SOLAS.....	<i>Safety of Life at Sea Convention</i> [Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar]
SPA.....	Servicio de Prevención Ajeno
SPM.....	Servicio de Prevención Mancomunado
SPP.....	Servicio de Prevención Propio

STCW.....	<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> [Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar]
TEU.....	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> [Unidad equivalente a contenedor de 20 pies]
TFM.....	Trabajo Fin de Master
TFUE.....	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TMSA.....	<i>Tanger Med Special Agency</i> [Agencia Especial Tanger Med]
TMPA.....	<i>Tanger Med Port Authority</i> [Autoridad Portuaria Tanger Med]
TOS.....	<i>Terminal Operating System</i> [Sistema de operación de Terminales]
TPC.....	Reglamento de transporte de mercancías peligrosas por carretera
TPF.....	Reglamento de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril
TRLPEMM.....	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
TS.....	Tribunal Supremo
TSJ.....	Tribunal Superior de Justicia
UNCTAD.....	<i>United Nations Conference for Trade and Development</i> [Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo]
WISTA.....	<i>Women's International Shipping and Trading Association</i> [Asociación Femenina para el Comercio y el Negocio Naviero]
ZPMC.....	<i>Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company Limited</i> [Sociedad Limitada de Industria Pesada Zhenhua de Shanghai]

INDICE

BLOQUE 1- TRABAJO FIN DE MASTER (TFM): ESPECIFICIDADES DE LA NORMATIVA PREVENTIVA DEL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA EN ESPAÑA

1. INTRODUCCION	11
2. LAS RELACIONES LABORALES EN EL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA.....	30
2.1 Servicios Portuarios de Manipulación de Mercancías.	30
2.2 Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP) vs Centros Portuarios de Empleo (CPE) y Empresas de Trabajo Temporal (ETT).	33
2.3 Empresas Estibadoras.	37
2.4 Otros sujetos intervinientes en el sector portuario de la estiba.	38
3. APROXIMACIÓN A LA NORMATIVA DE APLICACIÓN A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN EL SECTOR DE LA ESTIBA	45
4. ORGANIZACIÓN PREVENTIVA	55
4.1 Empresas Estibadoras	55
4.2 SAGEP, Empresas de Trabajo Temporal que cedieran personal para servicios portuarios de manipulación de mercancías y Centros Portuarios de Empleo.....	56
4.3 Recursos Preventivos Presenciales.	57
4.4 Otros sujetos intervinientes.....	68
5. PARTICIPACION Y REPRESENTACION DE LOS TRABAJADORES.	72
5.1 Delegados de Prevención.....	72
5.2 Comités de Seguridad y Salud de Puerto y otros órganos de participación y representación de los trabajadores.	75
6. FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA PREVENTIVA Y CUALIFICACIÓN PROFESIONAL.	82
6.1 Normativa internacional en materia de formación preventiva en la estiba.....	82
6.2 Normativa española en materia de formación preventiva en la estiba.	84
7. MEDIDAS DE EMERGENCIA Y RIESGOS GRAVES E INMINENTES.....	97
7.1 Medidas de emergencia.....	97
7.2 Riesgos graves e inminentes.	104
8. VIGILANCIA DE LA SALUD.	106
9. COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES.....	111
10. COLECTIVOS ESPECIALES EN LA ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA.....	122
11. EQUIPOS DE TRABAJO Y MEDIOS DE PROTECCIÓN EN LA ESTIBA.	131

11.1	Infraestructuras, instalaciones y equipos portuarios.	132
11.2	Aparatos de izado.	144
11.3	Prevención en operaciones de manipulación de contenedores.....	152
12.	EL BUQUE COMO ENTORNO DE TRABAJO DE ACTIVIDADES DE ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA. EL BUQUE EXTRANJERO.....	161
12.1	Reseña sobre la normativa aplicable al Buque en general y como Centro de Trabajo.	161
12.2	La relación Buque-Terminal como entorno de trabajo en materia de prevención de riesgos laborales en la actividad de servicios portuarios de manipulación de mercancía. ...	163
12.3	El Buque extranjero en materia preventiva.....	167
13.	LA LIBERALIZACIÓN Y OTROS RETOS DE FUTURO EN MATERIA PREVENTIVA.	171
13.1	La liberalización del sector de la estiba. Estado actual del desarrollo reglamentario y convencional de la misma.....	174
13.2	Retos presentes y futuros de la prevención de riesgos en la estiba.....	177

BLOQUE 2- AMPLIACIÓN 1ª TRABAJO FIN DE MASTER (ATFM1): EXPOSICIÓN Y COMPARACIÓN CON LA NORMATIVA PREVENTIVA DE DICHO SECTOR EN MARRUECOS

1.	INTRODUCCION.	185
1.1	Gobernanza Portuaria en Marruecos.	188
1.2	Servicios portuarios.....	191
1.3	Esbozo de la regulación normativa en materia preventiva en Marruecos.....	194
2.	ORGANIZACIÓN PREVENTIVA.	201
2.1	En empresas estibadoras.	201
2.2	En la ANP, la TMPA y otros sujetos portuarios.	204
3.	PARTICIPACIÓN Y REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES.	207
4.	FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA PREVENTIVA.	212
5.	MEDIDAS DE EMERGENCIA Y RIESGOS GRAVES E INMINENTES.....	218
6.	VIGILANCIA DE LA SALUD.	222
7.	COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES.....	228
8.	COLECTIVOS ESPECIALES EN LA ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA.	236
8.1	La mujer en la normativa preventiva para actividades de estiba.	236
8.2	Las ETT en la normativa preventiva para actividades de estiba.	243
9.	REGULACIÓN SOBRE RIESGOS ESPECÍFICOS EN LA ESTIBA.....	245
9.1	Riesgos generales de la estiba y equiparación de normativas preventivas.....	245

9.2	Riesgos inherentes a la estiba y comparativa de normativas preventivas.	249
-----	--	-----

BLOQUE 3- CONCLUSIONES A TFM Y ATFM1

CONCLUSIONES	263
--------------------	-----

BIBLIOGRAFIA	268
--------------------	-----

INDICE DE TABLAS	279
------------------------	-----

INDICE DE FIGURAS	279
-------------------------	-----

ANEXO FINAL	281
-------------------	-----

BLOQUE 1

ESPECIFICIDADES DE LA NORMATIVA PREVENTIVA EN EL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA EN ESPAÑA

CAPITULO 1

INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCION

La estiba portuaria en España ha sido siempre un sector productivo bastante desconocido.

El primero de los motivos de ello quizás esté causado por la propia especificidad del mismo, ya que la actividad de este sector se desarrolla en una serie de ámbitos geográficos concretos y, en dichos ámbitos geográficos, está demasiado cerrado dentro de su propia organización (fuentes de selección de personal muy específicas, sindicalización casi monolítica en el sector, carácter monopolístico de la gestión del personal que puede prestar sus servicios en él, etc).

Como segundo motivo planteamos el hecho de que el sector exportador en España, y con dicho sector también el portuario, nunca han tenido una visualización pública demasiado relevante a nivel nacional. Sólo tras la crisis económica de 2008 ha sido cuando ha revertido dicha tendencia, cuando el comercio exterior y la internacionalización de nuestra economía, en las que ha tenido una participación muy importante el sector de la estiba, han empezado a tener un carácter estratégico como factor de revitalización de la actividad económica de España.

La importancia de este sector puede ser valorada conforme a la determinación de la actividad de estiba en España comparándola nivel mundial.

Para ello, presentamos la Tabla adjunta de elaboración propia para la que hemos utilizado los datos de contenedores movidos en 2016 por los mayores puertos a nivel mundial (Lloyd's List, 2016). En dicho listado podemos comprobar que los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona figuran en los puestos 28, 29 y 74, respectivamente, por número de TEU's¹ movidos a nivel mundial y, en los tres casos, con tendencias al alza respecto del número de TEU's movidos en 2015.

¹ Contenedor de 20 pies de longitud o su equivalente.


Posición	Puerto	2016 (en TEU's)	% Variación interanual 2015 vs 2016
1	Shanghai	37.130.000	1,60
2	Singapore	30.900.000	-0,10
3	Shenzhen	23.979.000	-0,90
4	Ningbo-Zhoushan	21.560.000	4,60
5	Busan	19.850.000	2,00
6	Hong Kong	19.580.000	-2,70
7	Guangzhou	18.885.000	7,10
8	Qingdao	18.000.000	2,80
9	Dubai	14.772.000	-5,30
10	Tianjin	14.500.000	2,80
11	Port Klang	13.183.000	10,90
12	Rotterdam	12.385.000	1,20
13	Kaohsiung	10.465.000	2,00
14	Antwerp (Amberes)	10.037.000	4,00
15	Dalian	9.614.000	1,70
16	Xiamen	9.414.000	2,50
17	Hamburgo	8.910.000	1,00
18	Los Angeles	8.856.783	8,50
19	Tanjung Pelepas	8.029.000	-12,00
20	Laem Chabang	7.227.000	6,60
21	Long Beach	6.775.171	-5,80
22	New York/ New Jersey	6.250.000	-1,90
23	Ho Chi Minh City	5.986.747	3,40
24	Yingkou	6.086.000	2,80
25	Colombo	5.550.000	7,00
26	Bremerhaven	5.490.000	-0,50
27	Tanjung Priok	5.400.000	3,80
28	Algeciras 	4.760.000	5,40
29	Valencia 	4.722.000	2,30
30	Lianyungang	4.700.000	-6,20
74	Barcelona 	2 236 960	14,50

Tabla 1. Lista de las 100 Terminales de Contenedores más importantes (Fuente: elaboración propia a partir Lloyd's List, 2016)

Pero es que no sólo el ser desconocido sería el adjetivo que más rápidamente se nos viene a la cabeza cuando hablamos del sector de la estiba portuaria, sino que desde 2017 también se le añade, con mayor o menor razón, el de conflictivo. Ello es así ya que en estos momentos estamos viviendo una situación crucial para este sector que, aunque aún embrionaria, no sólo va a ser estratégica en cuanto a lo que va a ser el

futuro del mismo sino a lo que, junto a él, le va a deparar a la prevención de riesgos laborales en dicho sector.

Por todo ello, el intentar dar un poco de visibilidad al sector de la estiba, el ponerlo en su justa posición en los entornos económicos español y mundial, así como identificar cuáles son las incertidumbres que existen en estos momentos en el sector de la estiba portuaria respecto a la prevención de riesgos laborales, han sido los tres motivos que podrían considerarse como justificadores de haber elegido este tema como Trabajo Fin de Master.

Por otro lado, el presente Trabajo se completa, para que tuviera mayor empaque y encaje argumentativos, con una Ampliación en la que se va a realizar una comparativa de la normativa preventiva entre el sector de la estiba portuaria en España con la de Marruecos.

Y, ¿por qué se realiza la citada comparativa con Marruecos y no con la de otros países? la respuesta a ello es sencilla: porque en las dos orillas de la entrada al Mar Mediterráneo distanciadas por muy pocos kilómetros está ubicado, y va a incrementarse en poco tiempo, uno de los focos más importantes a nivel mundial para el movimiento de contenedores, por lo que hemos entendido que podría ser muy sugerente analizar si, en materia preventiva, existe también esa escasa distancia entre las normativas aplicables a ambos lados de las citadas orillas.

La estructura del presente Trabajo y de su Ampliación se compone de un primer Bloque en el que vamos a desarrollar la regulación del sector de la estiba portuaria en España. Para ello, presentaremos e interrelacionaremos el conjunto de actividades y sujetos involucrados en el sector de la estiba portuaria para, inmediatamente después, realizar un estudio sistematizado de la regulación preventiva más directamente relacionada con este sector, haciendo uso para ello del mismo orden de materias que el contenido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos

Laborales². A continuación, hemos abordado el análisis del "Buque" como centro de trabajo y las especificidades que existirán en caso de que dicho buque tenga bandera extranjera, en ambos casos, sólo de manera sucinta, por cuanto tuvieron que ver también con la estiba portuaria -un estudio completo de este tema daría para otro Trabajo Fin de Master-, finalizando con la enumeración de los retos que afronta este sector en materia preventiva a corto plazo.

Tras dicho primer Bloque presentaremos un segundo a modo de Ampliación 1ª del Trabajo Fin de Master. En este último expondremos, para una adecuada sistematización estructural y siguiendo el mismo esquema utilizado para el caso español, la normativa y organización preventivas aplicables en Marruecos al sector de la estiba portuaria, estableciendo elementos comparativos con sus homólogas españolas.

Finalizaremos el Trabajo con un tercer Bloque a modo de conclusiones.

La metodología utilizada en la confección del presente Trabajo se ha basado en el desarrollo de un profundo proceso de investigación. Dicha investigación ha sido de carácter documental basada en la búsqueda, selección, interpretación, análisis y comparación de distintas fuentes de información y conocimiento. Para ello, se ha hecho acopio de datos provenientes de buscadores, bases de datos científicas, bibliotecas universitarias, páginas web de instituciones públicas tanto internacionales, españolas como marroquíes y hemerotecas de prensa nacional e internacional. Dentro de dichas fuentes hay que destacar, dada la naturaleza jurídica de este Trabajo, el considerable número de normativa internacional, española y marroquí en materia de prevención de riesgos laborales que se ha utilizado.

Antes del desarrollo del presente Trabajo creemos necesario esbozar, para una mejor comprensión de todo lo que se va a plantear a continuación, en qué consiste, a

² BOE núm. 269, de 10 de noviembre de 1995

grandes rasgos, el **funcionamiento del sector de la estiba portuaria** y un esbozo de la **organización aplicable a dicho sector**.

Respecto de la primera de dichas cuestiones, partiremos del hecho de que la cadena de transporte de mercancías, en la que el transporte marítimo desempeña un papel muy importante, tiene como objetivo, diciéndolo de forma simple, el trasladar mercancías desde el vendedor hasta el comprador. Cuando dicho transporte se realiza por vía marítima mediante buques portacontenedores el interfaz necesario para ello es la Terminal Portuaria. Es allí donde entra en funcionamiento el sector de la estiba portuaria.

Las cadenas de transporte que nos podríamos encontrar se dividirían entre Intracontinentales e Intercontinentales y, en ambas, la Terminal Portuaria tendría un papel de interfaz en la citada cadena logística de transporte.

CADENAS INTRA-CONTINENTALES



CADENAS INTER-CONTINENTALES

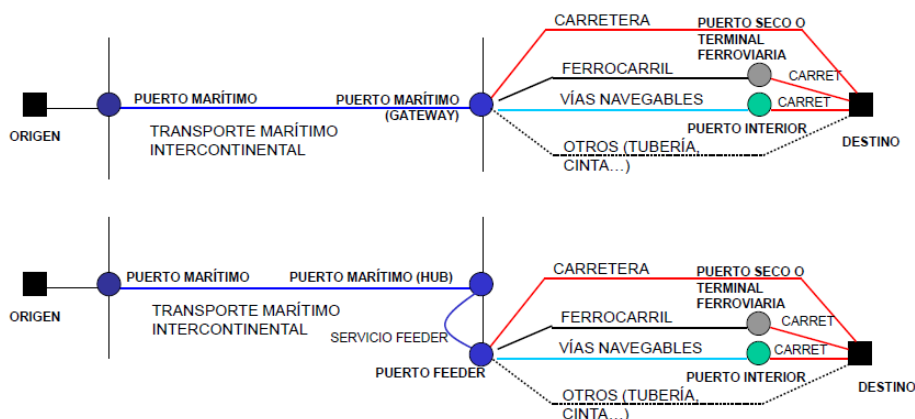


Figura 1. Cadenas Logísticas de Transporte (Fuente: Rodríguez, 2014)

¿Qué queremos decir con ello?, que cuando hablamos de estiba portuaria no nos referimos al sistema logístico de transporte de contenedores, ni a las relaciones contractuales que en el ámbito mercantil son necesarias para que dicho transporte se realice, ni al mantenimiento de dichos contenedores, ni al trasiego por tierra que tengan que realizar los contenedores hasta el buque o desde él. Sólo se circunscribirá al sector portuario lo que sea necesario para conectar el buque con el exterior o viceversa. Es decir, todas las tareas que se realicen en las Terminales Portuarias de transporte de contenedores. Ello nos fuerza a presentar los conceptos de Puerto y Terminal Portuaria, ya que no son lo mismo.

Independientemente de los distintos conceptos de Puerto que se pueden encontrar a nivel mundial, en España³ podemos remitirnos a la definición más actual⁴ y que, como tal, aunque separando los conceptos de puerto marítimo y fluvial, se entiende como el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente (artículo 2.1 del TRLPEMM⁵).

Pero es que dentro del concepto de Puerto podemos encontrar varios tipos de clasificaciones.

Según la actividad que desarrollen pueden existir **Puertos Comerciales y No Comerciales**. Los puertos comerciales son los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que

³ La Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y el Real Decreto Ley de 19 de enero de 1928, conceptuaron el Puerto como los

parajes de la costa más o menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno o bien por obras construidas a tal efecto, y en las cuales existe de una manera permanente y en debida forma tráfico marítimo (Estepa, 2013, p.328)

⁴ El concepto coincide con el enunciado en la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 283, de 25 de noviembre de 1992) ya derogada.

⁵ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011).

en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas, así como actividades de tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.⁶

Un caso especial de actividad a considerar, dada la evolución del transporte marítimo en cuanto a su vertiente más multimodal, es la que genera el concepto de "*Puerto Seco*"⁷ que, a pesar de dedicarse a la gestión del transporte, entre otras, de mercancía contenedorizada, nada tienen que ver con la regulación portuaria en estricto sentido.

Según la titularidad del Puerto, pueden existir **Puertos de Interés General**⁸ y **Puertos de titularidad Autonómica**⁹. Los primeros de ellos serán calificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias: **a)** Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales; **b)** Que su zona de influencia

⁶ Artículo 3.1 y 3.2 TRLPEMM

⁷ Según la UNCTAD (*United Nations Conference for Trade and Development*), la definición más acertada de estas terminales es la siguiente:

Es una instalación no costera de uso público, distinta de un Puerto y de un Aeropuerto, aprobada por un organismo competente, equipada con instalaciones fijas y ofreciendo servicios para manipular y almacenar temporalmente cualquier clase de mercancías incluyendo contenedores - que sea considerada como "en Tránsito" para efectos de aduanas, por cualquier modo de transporte de superficie no costero, y que tiene además la capacidad de efectuar controles aduaneros que permitan a estas mercancías continuar su tránsito, terminar el viaje y ser utilizadas localmente, ser despachadas para exportación, o ser re-exportadas según sea el caso (Pons, 2008, p.1).

Podríamos destacar en España la Plataforma Logística de Zaragoza, la Terminal Intermodal Centro de Azuqueca de Henares, la de Coslada, la de Venta de Baños (Ventastur) o Santander-Ebro (Pons, 2008, p.5-12).

⁸ La regulación de los Puertos de Interés General es competencia exclusiva del Estado ex artículo 149.1.20ª Constitución Española (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978).

⁹ Por lo que se refiere a los Puertos de Titularidad Autonómica, y por lo que respecta a Andalucía, el Estatuto de Autonomía andaluz -Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (BOE núm. 68, de 20 de marzo de 2007)- asume dichas competencias en sus artículos 48, 56 y 64. Asimismo, el Organismo Público que gestiona dichas competencias es la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Finalmente indicar que la regulación se completa con el Decreto 368/2011, de 20 de diciembre, sobre servicios públicos portuarios, actividades en puertos y tasas portuarias (BOJA núm. 255, de 31 de diciembre de 2011).

comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma; **c)** Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional; **d)** Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado; **e)** Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

Llevando ambos conceptos a su aplicación práctica, cuando hablemos del sector de la estiba portuaria nos estaremos refiriendo a **Puertos Comerciales** por la actividad que desarrollan y a **Puertos de Interés General** ya que su competencia queda asignada directamente al Estado.

Dentro de un Puerto existen Terminales Portuarias que podrían definirse como tanto aquella instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control, como aquella otra instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de los vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares¹⁰. Dichas Terminales Portuarias pueden dividirse en varios tipos.

Según el tipo de actividad que desarrolle, podrían existir **Terminales de Pasajeros, de Contenedores (automatizadas, semi-automatizadas, estándar), de Mercancías Dedicadas a Uso Particular, de Mercancía General, Mercancía a Granel (ya fuera líquido o sólido), Carboníferas, "Roll On-Roll Off" o comúnmente llamados Ro-Ros.**

¹⁰ Según Anexo II. 11ª y 14ª TRLPEMM.

Según el número de actividades que desarrollen, se podrían dividir en **Terminales Especializadas, así como Multipurpose (multipropósito)**.

Según la titularidad de las Terminales podrían considerarse **Terminales de Uso Particular, Terminales en Concesión o Autorización en régimen no particular y Terminales Participadas**.

Nuestro Trabajo sobre la estiba portuaria nos llevará a analizar las Terminales de Contenedores dedicadas exclusivamente a dichas funciones con independencia de quién pudiera ser el titular de las mismas.

Creemos necesario en estos momentos el indicar cómo se estructuran físicamente los diversos tipos de Terminales de Contenedores y cómo funcionan.

Si arrancamos de una Terminal de Ro-ro, para compararla con una Terminal de Contenedores, podemos comprobar que su estructura y funcionamiento es mucho más simple. Suele disponer, además de un área dedicada a Oficinas y otra para fines diversos, de un patio en el que se almacenan los vehículos y las plataformas y remolques necesarios. El sistema de carga y descarga de los vehículos a los buques se organiza mediante una rampa diseñada al efecto.



Figura 2. Terminal Ro-ros (Fuente: Rodríguez, 2013)

La simpleza de este tipo de Terminales contrasta con la complejidad de las Terminales de Contenedores. Dentro de estas empezaremos comentando la estructura y funcionamiento de las **Terminales de Contenedores Estándar**.

Este tipo de Terminales se estructura en un área de muelle en la que atracan los buques y se ubican las grúas que realizarán la manipulación de contenedores. Un patio en el que se suelen diferenciar un control de acceso de puerta, áreas de contenedores para exportación, para importación, trasbordo, vacíos y frigoríficos, así como otras áreas destinadas a operaciones de recepción o expedición de contenedores tanto si realizan dichas operaciones mediante camiones externos de carretera o ferrocarril. Para el desarrollo de las actividades de manipulación de contenedores, las Terminales hacen uso de personal propio tanto para tareas de mantenimiento de maquinaria como de control y dirección de la operativa, de ahí que se suele disponer en ellas de áreas dedicadas a dichas actividades.

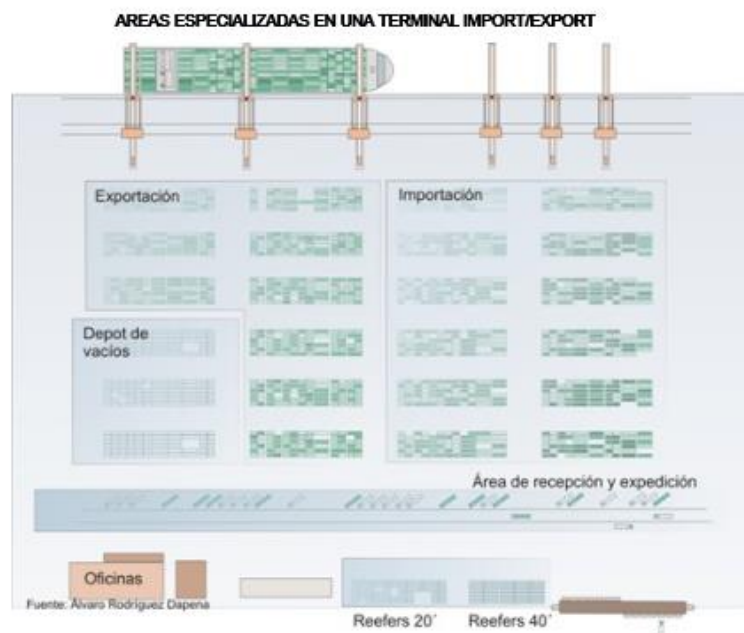


Figura 3. Terminal de contenedores estándar (Fuente: Rodríguez, 2013)

Pero ¿cómo funciona la manipulación de contenedores en este tipo de Terminales? cuando se realizan tareas de importación, ya que para exportación sería lo mismo pero al revés, las grúas de muelle -Portainer- bajan el contenedor del buque, tras haber sido destrincados por los Peones Bordo, y lo posicionan sobre una batea arrastrada por una

cabeza tractora que lo lleva a patio. La cabeza tractora traslada el contenedor hasta la pila en la que deberá ser posicionado provisionalmente hasta su expedición. En dicha pila otra grúa *-Trastainer-*, quitará el contenedor de la batea y lo apilará en el lugar asignado. Cuando se disponga a expedir dicho contenedor, la *Trastainer* bajará el contenedor de la pila y lo colocará en la batea del camión de carretera que lo sacará de la Terminal y lo transportará hasta su punto de entrega final.

Cuando se acometen tareas de trasbordo de contenedores la operativa es la misma que la antes indicada pero, a diferencia de entregar el contenedor a un camión de carretera, la *Trastainer* colocará el contenedor en una batea arrastrada por una cabeza tractora de la Terminal para que, trasladado al área de muelle, sea izado por la *Portainer* al buque que realizará el trasbordo del citado contenedor.

Cuando lo que se mueven son contenedores frigoríficos, los trasiegos son los mismos que para el resto de contenedores, con la salvedad de que las pilas de destino son especiales, ya que disponen de un sistema de conexiones eléctricas organizadas en torres y pasarelas, a las que se conectarán dichos contenedores para mantener las condiciones de frío necesarias para la conservación de la mercancía perecedera que transportan.

Hay que remarcar que todos los contenedores que se manejan en una Terminal no tienen por qué estar cargados de mercancías, ya que las navieras -los contenedores son de su propiedad, no de la Terminal- también transportan contenedores vacíos para cubrir las necesidades logísticas de sus clientes o las necesidades productivas propias.

El siguiente tipo a analizar su estructura y funcionamiento es el de las **Terminales de Contenedores Semiautomáticas o Automáticas**. En este tipo de Terminales la estructura es la misma que en las Estándar, si bien las pilas suelen disponerse de forma perpendicular al muelle. La diferencia radica en el funcionamiento de ambas dos.

Cuando se desarrollan movimientos de exportación, el camión externo de carretera entraría en la Terminal hasta la zona de trasbordo exterior. En dicha zona una

Trastainer cogerá el contenedor depositándolo en la ubicación asignada en pilas. En el momento de su expedición marítima, una *Trastainer* cogerá el contenedor de la pila y lo pondrá en el suelo de la zona de trasbordo de muelle en la que lo recogerá otro tipo de vehículo -*Straddle Carrier*- que lo pondrá a los pies de la *Portainer* que lo izará al buque de destino, siendo trincados por los Peones Bordo.

El que una Terminal sea Automática o Semiautomática sólo dependerá de que las máquinas a emplear sean manejadas en mayor o menor medida de forma remota o autónoma.

El resto de comentarios que se hicieron para el tipo de Terminal Estándar serían también aplicables a las Terminales Semiautomáticas.



Figura 4. Terminal de contenedores semiautomática (Fuente: Rodríguez, 2014)

A continuación, entraremos en la **organización aplicable al sector portuario**.

Los distintos tipos de administración portuaria serían los siguientes:

Fully Privatized Ports (Puertos Privados): Son aquellos en los que los Estados no tienen ninguna participación significativa o interés político en el sector portuario.

La principal función pública es la mera transmisión de los terrenos portuarios a empresas privadas.

Tool Port (Puerto Herramienta): La Autoridad Portuaria es propietaria, desarrolla, y mantiene la infraestructura portuaria, así como la superestructura, incluyendo los equipos de manejo de la carga, tales como grúas de muelle y carretillas elevadoras. La manipulación de la carga en los buques, así como, en la plataforma y en el muelle, se realiza generalmente por las empresas estibadoras privadas. Los demás servicios portuarios también son prestados por empresas privadas en régimen de competencia.

Service Port (Puerto de Servicio): Este tipo de Puertos tienen un carácter predominantemente público. Bajo este sistema de gestión, la autoridad portuaria ofrece la gama completa de servicios necesarios para el funcionamiento del sistema portuario. El puerto posee, mantiene y opera todos los activos disponibles (fijos y móviles), y las actividades de carga y descarga son ejecutadas por un régimen de gestión directa de la Autoridad Portuaria. Las principales funciones de un puerto de servicio son las actividades de carga y descarga, que son ejecutadas por una entidad pública independiente.

Landlord Port (Puerto Propietario): Se caracteriza por una orientación mixta, público-privada. La Autoridad Portuaria actúa como órgano regulador y como propietario, mientras que las operaciones portuarias (especialmente la manipulación de carga) se llevan a cabo por empresas privadas.

En este sistema de gestión, los operadores portuarios privados proporcionan y mantienen su propia superestructura, como edificios (oficinas, naves, almacenes, estaciones de carga de contenedores, talleres) y su propio equipo de trabajo (Tipos de administración portuaria, 2016).

En la actualidad, éste último es el sistema de gobernanza portuaria que rige en España. En nuestro país se disponen de 46 Puertos de Interés General¹¹ que son gestionados por 28 Autoridades Portuarias¹².

Las Autoridades Portuarias quedan enmarcadas orgánicamente en el sistema portuario español dentro del Organismo Público Puertos del Estado¹³ dependiente del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de su plena capacidad de obrar dentro del conjunto de competencias que legalmente tiene asignadas¹⁴.

Esquemáticamente el diseño de un modelo *Land Lord* de Puerto quedaría de la siguiente forma:

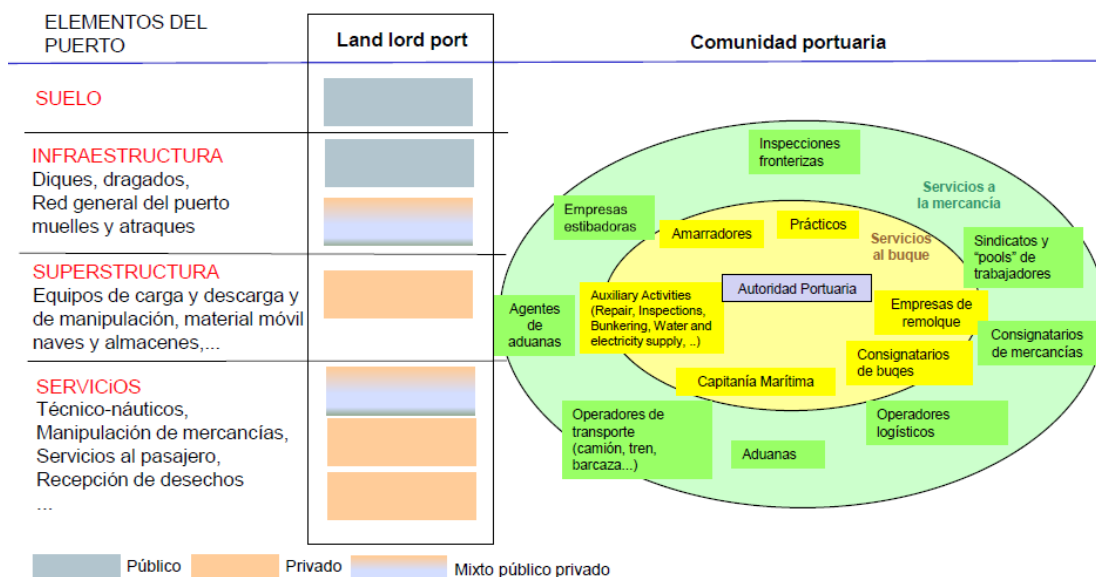


Figura 5. Modelo Land Lord (Fuente: Rodríguez, 2014)

¹¹ Puertos de Interés General: Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón-Musel, Avilés, San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra, Vigo y su ría, Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía, Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Carboneras, Ceuta, Melilla, Cartagena, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma, Alcudia, Maó, Eivissa, Savina, Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca.

¹² Autoridades Portuarias en España: A Coruña. Alicante. Almería. Avilés. Bahía de Algeciras. Bahía de Cádiz. Baleares. Barcelona. Bilbao. Cartagena. Castellón. Ceuta. Ferrol-San Cibrao. Gijón. Huelva. Las Palmas. Málaga. Marín y Ría de Pontevedra. Melilla. Motril. Pasajes. Santa Cruz de Tenerife. Santander. Sevilla. Tarragona. Valencia. Vigo. Vilagarcía.

¹³ El régimen organizativo del Organismo Público Puertos del Estado queda recogido en los artículos 16 a 23 del TRLPEMM.

¹⁴ El régimen organizativo de las Autoridades Portuarias queda recogido en los artículos 24 a 35 del TRLPEMM.

Sin entrar en un estudio detallado de las funciones de las Autoridades Portuarias, sí que se considera necesario definir algunos conceptos para encuadrarlos en el presente trabajo.

El área de influencia de las Autoridades Portuarias se centra en el **Dominio Público Portuario**. En el TRLPEMM no se define expresamente el concepto de dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, aunque sí se relacionan los bienes que lo integran¹⁵.

Aquellos que pudieran entenderse relacionados en materia de estiba portuaria serían los siguientes: **a)** Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos; **b)** Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

Dentro del Dominio Público Portuario se encuentra enmarcada la **Zona de Servicio de un Puerto**. También en el TRLPEMM queda concretado este concepto¹⁶. Es aquella zona definida y delimitada tanto exterior (es decir, los límites de la zona de servicio) como interiormente (en áreas o zonas diferenciadas atendiendo a los usos que han de ser prestados en cada una de ellas), que incluye aquellos espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como los espacios de reserva que garanticen el desarrollo de la actividad portuaria y, en su caso, los destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad¹⁷ (Uría & Menéndez Abogados, 2012).

¹⁵ Se regula en el artículo 67 TRLPEMM. En cualquier caso, sería el detallado en el artículo 132.2 de la Constitución y regulado en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de julio de 1988).

¹⁶ Se regula en el artículo 68 TRLPEMM.

¹⁷ Según el artículo 69 TRLPEMM.

La Zona de Servicio Portuario se concreta mediante la **Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios**¹⁸ que, para cada puerto (o grupo de puertos), aprueba el Ministerio de Fomento mediante orden ministerial que se publica en el Boletín Oficial del Estado.

Es tan importante dicha Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, porque no se podrán otorgar concesiones o autorizaciones en áreas asignadas a usos no compatibles entre el objeto concesional y lo establecido en dicha Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, así como que las Concesiones o Autorizaciones otorgadas que resulten incompatibles con las determinaciones establecidas en una nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios deberán adaptarse a la misma.

Hemos querido plantear los conceptos anteriores para escalar de forma sistematizada y progresiva todos los componentes necesarios hasta llegar al concepto de **Concesión de ocupación de dominio público portuario y Licencia de servicios portuarios de manipulación de mercancías** a los que se encuentran vinculadas las empresas estibadoras en desarrollo de su actividad económica.

Lo más habitual en actividades de estiba, dadas las características de la misma, es que se tengan que otorgar **Concesiones** para la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años para lo cual deberán de ajustarse a las determinaciones establecidas en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del puerto o, en su defecto, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y se someterán al correspondiente **Pliego de Condiciones Generales** para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento¹⁹, así como a las condiciones particulares que pudiera establecer la Autoridad Portuaria.

¹⁸ En tanto no sean aprobadas por cada una de las Autoridades Portuarias dichas DEUP, se mantendrán en vigor los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios. Para el caso de Algeciras es la Orden 12.02.1998 (BOE núm. 50, de 27 de febrero de 1998), modificada por Orden FOM/428/2007 de 13.02.2007 (BOE núm. 51, de 28 de febrero de 2007)

¹⁹ Orden FOM/938/2008, de 27 de marzo, que aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal (BOE núm. 83, de 5 de abril de 2008)

El artículo 108 del TRLPEMM define a los **Servicios Portuarios** como las actividades de prestación que, siendo desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias, resultan necesarias para la explotación de los puertos y están dirigidas a conseguir que las operaciones de tráfico marítimo se realicen en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, quedando incluidos entre ellos el servicio de manipulación de mercancías, abarcando dichos servicios la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito y trasbordo de mercancías.

La prestación de los servicios portuarios corresponde a la iniciativa privada en un marco de libre competencia. Ahora bien, su prestación está condicionada a la obtención de la correspondiente **Licencia** que otorga, con carácter reglado, la Autoridad Portuaria, conforme los artículos 26.1.I y 109 del TRLPEMM.

Los requisitos exigibles para acceder a la Licencia para la prestación de los servicios portuarios, así como las condiciones particulares en que ha de realizarse la prestación de tales servicios, habrán de determinarse en los **Pliegos de Prescripciones Particulares** de los servicios portuarios que, con carácter general, serán aprobados, por las Autoridades Portuarias²⁰.

En resumidas cuentas, en el presente Trabajo analizaremos la **vertiente preventiva** de las actividades desarrolladas en las **Terminales de Contenedores** de carácter especializado que sean **concesionarias** de **zonas de servicio portuarios** dentro del **dominio público portuario** (enmarcadas en las **Delimitaciones de los Espacios y Usos Portuarios** establecidos por las respectivas **Autoridades Portuarias**), cuyos

²⁰ Conforme establece la Disposición Transitoria 7ª del TRLPEMM, los Pliegos Reguladores de los servicios Portuarios básicos continuarán en vigor hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares (que debían haber sido aprobados o adaptados, conforme a la disposición adicional vigésima novena del TRLPEMM, en el plazo de un año a contar desde la fecha de entrada en vigor de la Ley 33/2010). Entretanto, estarían vigentes los Pliegos Reguladores para Manipulación de Mercancías establecidos en Resolución de 30 de mayo de 2007, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías (BOE de 17 de julio de 2007).

concesionarios sean debidamente **licenciados** y que estén radicadas en **Puertos de Interés General** de España.

CAPITULO 2

LAS RELACIONES LABORALES EN EL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA

2. LAS RELACIONES LABORALES EN EL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA

Como indicábamos en el Capítulo 1 de este Bloque, desarrollaremos a continuación el análisis de las actividades a las que, dentro del marco anteriormente descrito, se dedica la estiba portuaria, así como el conjunto de sujetos que pueden concurrir, en distintos grados, con la misma.

2.1 Servicios Portuarios de Manipulación de Mercancías²¹

La estiba portuaria desarrolla **servicios portuarios de manipulación de mercancías**²². Como tales deben entenderse aquellos que consisten en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

Adicionalmente a dicho concepto, hay que plantear lo que no son servicios portuarios de manipulación de mercancías aunque están muy vinculados a dichos servicios portuarios de manipulación. Como tales nombramos a los **Servicios comerciales**. Entendemos como Servicios Comerciales a aquellas actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, están vinculadas a la actividad portuaria. Asimismo, las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, como cualesquiera

²¹ La manipulación de pesca congelada, tras múltiples avatares legales -desde su adscripción como servicio portuario de manipulación de mercancías según Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo (BOE núm. 126, de 27 de mayo de 1986); la posterior suspensión de tal condición durante 4 años según el Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre (BOE núm. 15, de 18 de enero de 1995); otra nueva prórroga de tal condición durante otros 6 años más según el Real Decreto 2222/1998, de 16 de octubre (BOE núm. 260, de 30 de octubre de 1998); y otra prórroga, ya indefinida, según la Disposición Adicional 8ª Ley 48/2003, de 26 de noviembre (BOE núm. 284, de 27 de noviembre de 2003) traspuesta al TRLPEMM-, terminó con la derogación de dicha Disposición Adicional 8ª Ley 48/2003, de 26 de noviembre y su trasposición al TRLPEMM, inicialmente por el Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de Febrero (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 2017) y, finalmente, por el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo (BOE núm. 114, de 13 de mayo de 2017), hace que la manipulación de pesca congelada quede definitivamente fuera de los servicios portuarios de manipulación de mercancías.

²² Según lo establecido en el artículo 108.d TRLPEMM y desarrollado tal concepto en el artículo 130 TRLPEMM, no sólo detallando qué servicios portuarios son de manipulación de mercancías sino aquellos servicios que expresamente no lo son.

otras que no estén incluidas en el servicio de manipulación de mercancías tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria²³.

Es decir, siguiendo los ejemplos de funcionamiento de las Terminales de Contenedores indicados en el Capítulo 1 y haciendo un esfuerzo de simplificación, serían servicios portuarios de manipulación de mercancías todos los relacionados con el trasiego de contenedores desde el buque al patio y viceversa, sin que tengan tal consideración los trabajos de conexión y desconexión de contenedores frigoríficos a las torres eléctricas, la reparación de contenedores, el mantenimiento de maquinaria portuaria, el trasiego de contenedores hacia los Puestos de Inspección Fronteriza, etc.

Por último, debemos plantear algunos conceptos ligados a los servicios portuarios de manipulación de mercancías pero que, por algunas circunstancias concurrentes, hacen que tengan especiales condiciones, entre ellas, que no tengan que realizarse por personal perteneciente a la estiba portuaria.

Habría que partir del concepto de **Terminales Dedicadas a Uso Particular**²⁴. En ellas los medios humanos y materiales deberán ser únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que puedan operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos. Dichos medios quedarán adscritos al servicio de estos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes. El titular de una licencia de prestación de un servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la concesión de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular aunque el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato entre el solicitante de la licencia y el titular de la autorización o concesión.

²³ Según lo establecido en el artículo 138 a 141 TRLPEMM.

²⁴ Según lo establecido en el artículo 116 TRLPEMM.

Y es que dentro de dichas Terminales Dedicadas a Uso Particular se pueden desarrollar **Servicios portuarios de manipulación de mercancías en régimen de autoprestación**²⁵.

Se considera autoprestación cuando el concesionario o el titular de una terminal de mercancías dedicada al uso particular se presta a sí mismo los servicios de manipulación de mercancías. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios, salvo cuando se trate de personal del buque embarcado.

También en dichas Terminales Dedicadas a Uso Particular se pueden desarrollar **Servicios portuarios de manipulación de mercancías en régimen de integración de servicios**²⁶. Se considera que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una terminal de mercancías dedicadas al uso particular puede prestar a los buques que operan en la misma uno o varios servicios técnico-náuticos, con personal y materiales propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. En este supuesto, el naviero que opere en este tipo de terminales podrá elegir entre los servicios portuarios integrados y los abiertos al uso general.

Así mismo, pueden existir otros servicios portuarios de manipulación de mercancías muy específicos.

Entre ellos están los **Servicios portuarios de manipulación de mercancías en autopistas del mar**²⁷. Son aquellos que se dan en servicios marítimos regulares, de alta frecuencia y regularidad, destinados a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera, que conecte los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea.

²⁵ Según lo establecido en el artículo 133 y 135 a 136 TRLPEMM.

²⁶ Según lo establecido en el artículo 134 a 136 TRLPEMM.

²⁷ Según lo establecido en el párrafo 22^a del Anexo II TRLPEMM.

Y también, están los **Servicios portuarios de manipulación de mercancías en tráficos marítimos de corta distancia**²⁸. Son aquellos que se dan en servicios marítimos para tráfico de mercancías que se realizan mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales.

2.2 Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP) vs Centros Portuarios de Empleo (CPE) y Empresas de Trabajo Temporal (ETT)

Aunque, en materia preventiva, se desarrollará este punto más adelante en el presente Trabajo, esbozaremos en este momento, los conceptos más básicos en relación con la regulación del personal que presta servicios portuarios de manipulación de mercancías, que, sin duda, son el objetivo de la LPRL para prestar su cobertura.

La actual regulación legal en relación con dicho personal se encuentra en un periodo absolutamente transitorio como consecuencia de la entrada en vigor del **Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero**, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)²⁹, su posterior derogación por la **Resolución de 16 de marzo de 2017**, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de derogación del Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)³⁰ y, finalmente, por la entrada en vigor del **Real Decreto-Ley**

²⁸ Según lo establecido en el párrafo 27^a del Anexo II TRLPEMM.

²⁹ BOE núm. 48, de 25 de febrero de 2017

³⁰ BOE núm. 71, de 24 de marzo de 2017

8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)³¹.

Dicha transitoriedad obedece a que las **Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP)**³² desaparecerán en un plazo máximo de 3 años desde la entrada en vigor del RDL-RTSP³³. Por SAGEP deben entenderse a aquellas sociedades anónimas mercantiles privadas que tenían por objeto social la gestión de la puesta a disposición de sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que dichos accionistas demanden para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías. Además, podían poner a disposición de los accionistas, trabajadores para desarrollar actividades comerciales sujetas a autorización en la zona de servicio de los puertos, siempre que dichos socios estén debidamente autorizados para realizarlas. Igualmente, eran objeto de estas sociedades la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las actividades que integran el servicio de manipulación de mercancías³⁴.

También incluían en su objeto social la puesta a disposición de trabajadores a las empresas que estaban autorizadas para la realización de actividades comerciales que no tenían la consideración de servicio portuario de manipulación de mercancías que consistían en el embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular.³⁵

³¹ En lo sucesivo RDL-RTSP. BOE núm. 114, de 13 de mayo de 2017

³² SAGEP en España: Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón-Musel, Avilés, Ferrol, A Coruña, Pontevedra, Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Ceuta, Melilla, Cartagena (aún sin transformar), Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma, Alcudia, Maó, Eivissa, Fuerteventura, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife. (Anesco, 2017)

³³ Se incluye tras esta marca de pie de página el concepto antiguo de SAGEP para la comprensión del mismo, ya que han sido desreguladas por el RDL-RTSP.

³⁴ Según artículo 142.1 TRLPEMM (en su redacción inicial, ya derogada, del 20.10.2011).

³⁵ Según artículo 142.1 TRLPEMM (en su redacción inicial, ya derogada, del 20.10.2011) en conexión con el 130.3.c TRLPEMM.

Las empresas estibadoras debían cubrir los servicios portuarios de manipulación de mercancías, en primer lugar, con el personal propio que dispusieran en sus plantillas con capacitación técnica y jurídica para el desempeño de dichas tareas (Personal en Relación Laboral Común o aquellos otros que provinieran de la Disposición Transitoria 2ª.2 del Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques³⁶). Si no fueran suficientes, debían acudir a la SAGEP para que les cediera dicho personal por nombramientos diarios (Personal en Relación Laboral Especial). Si tampoco fueran suficientes dichos trabajadores, excepcionalmente, las empresas estibadoras podían contratar de forma externa a otros trabajadores con la suficiente capacitación y formación, bien contratando directamente o, por ejemplo, mediante el uso de Empresas de Trabajo Temporal, también mediante nombramientos diarios.

Como decíamos, se establece un periodo transitorio de adaptación máximo de tres años a contar desde la entrada en vigor del nuevo sistema creado por el RDL-RTSP, durante el cual las actuales SAGEP subsistirán manteniendo su objeto social de puesta a disposición de trabajadores portuarios a los titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorizaciones para la prestación de servicios comerciales, independientemente de que sean o no accionistas de la sociedad. Llegado tal plazo máximo las SAGEP tendrán que extinguirse o convertirse en Centros Portuarios de Empleo.

Durante dicho periodo transitorio, todas las empresas titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, excepto aquellas que se les haya autorizado el régimen de autoprestación, deberán cubrir en cómputo interanual con trabajadores de la SAGEP del puerto correspondiente existentes a la entrada en vigor del RDL-RTSP, durante el primer año como mínimo el 75% de las actividades de la empresa integradas en el servicio portuario de manipulación de mercancías y las actividades comerciales de embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular, en este último caso siempre y cuando su oferta sea igual o más ventajosa en términos de

³⁶ BOE núm. 126, de 27 de mayo de 1986

calidad y coste en el sector de la estiba. Dicho porcentaje será del 50% durante el segundo año y del 25% durante el tercer año. La asignación de trabajadores y su coste se hará en igualdad de condiciones para todas las empresas, sean o no accionistas de la SAGEP.

La reforma de la estiba portuaria, planteada por el RDL-RTSP, establece sólo dos agentes gestores del personal que, en el futuro tras la desaparición de las SAGEP, puedan ceder trabajadores que desarrollen servicios portuarios de manipulación de mercancías: **a)** Mediante la creación de la nueva figura de los Centros Portuarios de Empleo (CPE); **b)** Mediante Empresas de Trabajo Temporal (ETT).

Los **Centros Portuarios de Empleo (CPE)** se pueden constituir por personas naturales o jurídicas o uniones y entidades sin personalidad jurídica cuyo objeto sea el empleo de los trabajadores portuarios en el servicio portuario de manipulación de mercancías, así como su cesión temporal a empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de servicios comerciales portuarios. Su ámbito geográfico de actuación podrá extenderse a todo el territorio nacional, pudiendo coexistir más de un centro portuario por puerto³⁷.

La creación de CPE's requerirá la obtención de la autorización exigida en el artículo 2 de la Ley 14/1994, de 1 de junio, que regula las empresas de trabajo temporal³⁸, que les será de plena aplicación, así como la restante normativa aplicable a dicha clase de empresas.

Por otro lado, el uso de **Empresas de Trabajo Temporal (ETT)** para la realización de servicios comerciales o servicios portuarios de manipulación de mercancías no es algo novedoso (Checa y Foncubierta, 2014). Lo que sí ha sido novedad es el hecho de que el

³⁷ Según el artículo 4 Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo.

³⁸ BOE núm. 131, de 02/06/1994

RDL-RTSP ha oficializado la actividad de las ETT como gestor de personal para este tipo de servicios³⁹.

2.3 Empresas Estibadoras

Son aquellas empresas que son titulares de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías⁴⁰.

Antes del desarrollo de este Epígrafe, tenemos que partir de la identificación de la normativa básica de aplicación a los trabajadores que se encargan de los servicios portuarios de manipulación de mercancía. Y es que ¿sigue siéndoles de aplicación la Ley 31/1995⁴¹, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en aplicación de su artículo 3.1, una vez que el RDL-RTSP derogó el artículo 2.1.h del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores⁴² que consideraba las relaciones laborales de este colectivo como relaciones laborales de carácter especial?

La respuesta es que sí sigue siéndoles de aplicación la LPRL a este colectivo en cualquiera de las vertientes que de ellos podrían darse: **a)** Personal perteneciente a las propias plantillas de las empresas estibadoras, ya lo hubieran sido tanto por cambio de Relación Laboral Especial a Relación Laboral Común o como consecuencia de haber provenido de la Disposición Transitoria 2ª.2 del Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques; **b)** Personal que, ya integrado en las SAGEP durante el periodo transitorio de 3 años establecido en el RDL-

³⁹ Con el objeto de permitir una rápida adaptación al carácter irregular de la prestación de los trabajos portuarios, y sin perjuicio de las **empresas de trabajo temporal u otras que estén constituidas o puedan constituirse a estos efectos con arreglo a la legislación vigente**, podrán crearse centros portuarios de empleo por personas naturales o jurídicas o uniones y entidades sin personalidad jurídica cuyo objeto sea el empleo de los trabajadores portuarios en el servicio portuario de manipulación de mercancías, así como su cesión temporal a empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de servicios comerciales portuarios (artículo 4.1 RDL-RTSP).

⁴⁰ Según párrafo 18º Anexo II TRLPEMM.

⁴¹ En lo sucesivo LPRL

⁴² BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2015

RTSP, pasara subrogado a las empresas estibadoras, en caso de que se extinguiera la SAGEP o que algunas de dichas empresas estibadoras decidieran separarse de aquella⁴³; **c)** Personal cedido a las empresas estibadoras desde Empresas de Trabajo Temporal; o, **d)** Personal cedido a las empresas estibadoras desde Centros Portuarios de Empleo, o desde SAGEP's transformadas en CPE.

2.4 Otros sujetos intervinientes en el sector portuario de la estiba

Adicionalmente a los ya comentados, en el sector portuario de la estiba pueden concurrir otros sujetos distintos que, por otro lado, guardan, en mayor o menor medida, una correlación jurídico-preventiva dentro de dicho sector.

Las **Compañías Navieras** se entienden como la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales⁴⁴.

Más adelante en el presente Trabajo Fin de Master se analizará en mayor profundidad éste sujeto por lo que se refiere a su vertiente preventiva por la estrecha vinculación del buque del que hace uso la Compañía Naviera con el personal portuario de manipulación de mercancías.

Otro sujeto a considerar son las **Capitanías Marítimas**. El artículo 266 del TRLPEMM las designa como los órganos periféricos de la Administración Marítima española, dependientes del Ministerio de Fomento dejando a una norma de rango inferior los requisitos mínimos para la creación de las mismas. Esta norma se sustanció en el Real

⁴³ Según Acuerdo 6º de la Resolución de 7 de julio de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acta de modificación del IV Acuerdo del sector de la estiba portuaria (BOE núm. 170, de 18 de julio de 2017), aunque sometido a expediente administrativo sancionador por la CNMC.

⁴⁴ Según el artículo 10 TRLPEMM.

Decreto 638/2007, de 18 de mayo⁴⁵, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, que deroga el Real Decreto 1246/1995⁴⁶.

Aunque a posteriori se analizarán algunas cuestiones y tareas relacionadas con las Capitanías Marítimas en materia de prevención de riesgos laborales, en general, dichos órganos desarrollan aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.

La **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima** es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores⁴⁷.

Con el sector de la estiba portuaria no tiene excesiva vinculación, salvo en aquellos casos en que, por ejemplo, hubiera emergencias en buques o en las Terminales de Contenedores que afectaran al medio marino.

Los **Agentes Consignatarios** de buques son las personas físicas o jurídicas que actúan, obligatoriamente en caso de buques extranjeros⁴⁸. Dicha obligación también podrá ser

⁴⁵ BOE núm. 132, de 2 de junio de 2007

⁴⁶ BOE núm. 182, de 1 de agosto de 1995

⁴⁷ Según los artículos 267 a 277 TRLPEMM.

⁴⁸ Según el artículo 10.2 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014)

reglamentariamente establecida para los buques nacionales, en nombre y representación del naviero o del propietario del buque⁴⁹.

Cuando las infracciones que pudieran cometerse estuvieran relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero⁵⁰.

Asimismo, la responsabilidad que pudiera derivarse de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, recaerá con carácter solidario en el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías⁵¹.

El artículo 611.2 Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio⁵², diferenciaba las figuras del Agente Consignatario de Buques y del **Agente Consignatario de Mercancías**. No obstante, la Disposición Derogatoria Única c) de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima hizo perder el vigor de esta figura.

Más adelante en ese Trabajo plantearemos las interacciones preventivas de este colectivo frente al sector de la estiba portuaria, sobre todo respecto de la coordinación de actividades empresariales en dicha área.

Otro de los sujetos que concurren, aunque de forma tangencial, en el sector de la estiba portuaria son los **Transitarios**. Se consideran como tales a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales,

⁴⁹ Según el artículo 259 TRLPEMM y artículos 319 a 324 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

⁵⁰ Según el artículo 310.1.b TRLPEMM.

⁵¹ Según el artículo 310.1.c TRLPEMM.

⁵² BOE núm. 289, de 16 de octubre de 1885

aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación⁵³.

Quizás en la única faceta que pudieran afectar los Transitarios a la estiba portuaria es en la arrumazón interior de los contenedores, así como a la verificación documental de las características de la mercancía enviada por contenedor -masa bruta verificada, declaración de mercancía peligrosa, etc-.

A continuación, definiremos tres grupos de sujetos que, más que afectar al servicio portuario de manipulación de mercancías, sus funciones se realizan respecto del buque portacontenedor pero nada tienen que ver con aquellas: los prácticos, los remolcadores y los amarradores. Hemos considerado estas figuras para diferenciarlas del personal portuario de estiba ya que, aunque, lo pudiera parecer, estos últimos no están autorizados a amarrar buques y, muchos menos, los que desarrollan funciones de practicaje o remolcado tienen la condición de trabajadores de servicio portuario de manipulación de mercancías.

Se entienden por **Prácticos** aquellos que realizan el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo⁵⁴.

Otra actividad conectada con las anteriores es el **Remolcaje**, aquel servicio portuario cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados

⁵³ La figura del Transitario se regula en los artículos 119 y 121 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987), y en los artículos 167 a 170 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 241, de 8 de octubre de 1990)

⁵⁴ Según el artículo 126 y 279 a 281 TRLPEMM.

remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto⁵⁵.

Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Igualmente, los **Amarradores** intervienen de forma destacada, ya que desarrollan los Servicios de Amarre cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque⁵⁶.

Las prescripciones particulares del servicio establecidas para estos servicios contendrán los medios de los que deben disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Hemos dejado para el final y con mera intención enunciativa, ya que no afectan a los servicios portuarios de manipulación de mercancías aunque pudieran desarrollar servicios comerciales, a las **Empresas de Almacenamiento Portuario**. Dentro de los usos portuarios pueden existir aquellos servicios complementarios o auxiliares de los comerciales, náutico-deportivos o pesqueros, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto⁵⁷.

⁵⁵ Según el artículo 127 TRLPEMM.

⁵⁶ Según el artículo 128 TRLPEMM.

⁵⁷ Según el artículo 72 TRLPEMM.

Por consiguiente, son muchos y muy variados los sujetos que intervienen en la actividad de estiba portuaria, siquiera con carácter accesorio, lo que complica un acercamiento generalizado a esta actividad.

Tras la definición de todos los sujetos intervinientes o concurrentes en el sector de la estiba portuaria, ya disponemos de todas las herramientas necesarias para poder acotar nuestro Trabajo, por lo que a las relaciones laborales se refiere. Y es que este Trabajo se centrará en las cuestiones preventivas derivadas del desarrollo de actividades dentro de los **servicios portuarios de manipulación de mercancías** (más concretamente la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de contenedores para el transporte marítimo de mercancías) que sean desarrolladas haciendo uso de las superestructuras, instalaciones y equipos mecánicos propiedad de las **Empresas Estibadoras** mediante la gestión del personal en **Relación Laboral Común** integrados en sus plantillas y los que les sean cedidos por las **SAGEP -en estos momentos con una vigencia transitoria-**, las **Empresas de Trabajo Temporal** y/o los **Centros Portuarios de Empleo**, así como las correspondientes interacciones con **otros sujetos intervinientes en dicha actividad portuaria**.

CAPITULO 3

APROXIMACIÓN A LA NORMATIVA DE APLICACIÓN A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN EL SECTOR DE LA ESTIBA

3. APROXIMACIÓN A LA NORMATIVA DE APLICACIÓN A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN EL SECTOR DE LA ESTIBA

Aunque en algún caso ya hemos apuntado alguna norma aislada, con el presente Capítulo pretendemos ofrecer una primera aproximación a la normativa de aplicación en materia de prevención de riesgos laborales en el sector de la estiba en España, sin perjuicio de que, en los sucesivos Capítulos de este Trabajo, se desarrollarán convenientemente respecto de la materia preventiva a tratar en cada uno de ellos.

Este esbozo regulatorio lo sistematizaremos desde dos perspectivas: normativas internacional y nacional.

La normativa internacional tiene como punto de partida la emanada de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). No obstante, habría que recordar que la regulación que pudiera acordar dicho organismo no es exigible de forma directa, sino que requiere de la ratificación de dicha regulación por cada uno de los Estados. Así mismo, la OIT acuerda no sólo normas sino también Recomendaciones, Pautas y Códigos de Prácticas que, en ningún caso, pueden entenderse como normas legales pero sí líneas de tendencia a seguir o, cuando menos, a tener en cuenta.

Dentro de las normas de la OIT ratificadas por España en relación con el sector de la estiba portuaria nos encontramos las siguientes:

- Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137)⁵⁸.
- Convenio sobre seguridad e higiene en trabajos portuarios, 1979 (núm. 152)⁵⁹.

Por lo que respecta a las Pautas, Código de Prácticas y Recomendaciones dictadas por dicho organismo internacional, dentro del citado sector, no encontramos con las siguientes:

- Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973-núm. 145 (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 1973).

⁵⁸ BOE núm. 69, de 22 de marzo de 1977

⁵⁹ BOE núm. 296, de 10 de diciembre de 1982

- Recomendación sobre seguridad e higiene en trabajos portuarios, 1979- núm. 160 (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 1979).
- Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2014).
- Pautas sobre formación en el sector portuario (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2013).
- Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2005).
- Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2003).

En lo que respecta a la normativa de la Unión Europea, la fuerte presencia sindical en el sector de la estiba portuaria en dicho ámbito, mediante el *International Dockworkers Council* (IDC) y la *International Transport Workers' Federation* (ITF) con su rama europea, la *European Transport Workers' Federation* (ETF) no han hecho que la Unión Europea establezca ningún marco normativo en materia de prevención de riesgos laborales respecto del sector de la estiba portuaria, salvo cuestiones muy puntuales establecidas en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos⁶⁰.

Obviamos, conscientemente, los dictados de la Comunicación sobre una política portuaria europea COM(2007) 616, de 18 de Octubre de 2007⁶¹, ya que es un claro ejemplo de la deriva mercantilista que proviene de la Unión Europea en relación con el sector de la estiba portuaria, en tanto que prioriza ésta vertiente a la preventiva. Dicho planteamiento queda ratificado por cuanto, en dicha Comunicación únicamente se

⁶⁰ DOCE núm 57, de 3 de marzo de 2017

⁶¹ Véase en la web: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2007/ES/1-2007-616-ES-F1-1.Pdf>

remite, en materia preventiva, a la aplicabilidad general de la Directiva Marco 89/391/CEE⁶² y, por ende, al sector de la estiba portuaria.

Si seguimos en el escenario europeo, tenemos que traer a colación forzosamente la Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo (Sala Sexta) de 11 de diciembre de 2014 respecto del Incumplimiento de Estado — Artículo 49 TFUE — Libertad de establecimiento — Empresas portuarias — Gestión de los trabajadores destinados a la prestación del servicio de manipulación de mercancías — Prohibición de recurrir al mercado de trabajo recaída en el asunto C-576/13⁶³.

En dicha Sentencia se entiende que, aunque la regulación preexistente persiguiera los objetivos indicados a juicio de la argumentación presentada por el Reino de España -el servicio portuario de manipulación de mercancías constituye un servicio de interés general sujeto a obligaciones de servicio público cuyo objeto es garantizar la regularidad, continuidad y calidad del servicio; y que la restricción de que se trata resulta necesaria para garantizar la protección de los trabajadores, lo que constituye una razón imperiosa de interés general de conformidad con el Convenio 137 sobre el trabajo portuario, adoptado en Ginebra el 25 de junio de 1973 en el marco de la Organización Internacional del Trabajo-, el Tribunal de Justicia la Unión Europea consideró que esto podría ser entendido como legítimo pero no indispensable, por lo que debían ser superadas dichas justificaciones por el principio de libertad de establecimiento, sin que pudiera mantenerse la regulación sobre la estiba.

Por último, destacamos que la norma básica en materia preventiva a nivel nacional afecta también al sector de la estiba portuaria. Por ello, la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales⁶⁴ es la norma fundamental. Y lo mismo se puede decir del resto de normativa preventiva. Todo ello, sin perjuicio de múltiples peculiaridades en la aplicación de las mismas al sector, que no han recibido atención singularizada.

⁶² DOCE núm. 183, de 29 de junio de 1989

⁶³ ECLI:EU:C:2014:2430

⁶⁴ BOE núm. 269, de 10 de noviembre de 1995

No obstante, este sector tiene algunos aspectos que le son totalmente propios, de entre los que, sin afán exhaustivo, podríamos enunciar los siguientes, cuya existencia demandaría un tratamiento particular:

- TRLPEMM, cuando regula las obligaciones de las SAGEP's.
- RDL-RTSP cuando establece un nuevo régimen para los gestores de personal a ceder a las empresas estibadoras, así como las condiciones transitorias a aplicar mientras no desaparezcan dichas SAGEP's.
- La regulación relativa a la capacitación profesional del personal de la estiba portuaria en general y a la preventiva en particular.
- Las condiciones técnicas de determinados tipos de equipos de protección como las Jaulas de Seguridad (NTP 1083/2017 Grúas pórtico portacontenedores-Cestas acopladas: seguridad⁶⁵).
- La, que se entiende aún vigente, Orden de 6 de febrero de 1971 por la que se aprueba el Reglamento de Seguridad, Higiene y Bienestar de los Estibadores Portuarios⁶⁶ (Igartua, 2018).
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos⁶⁷.
- El Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales⁶⁸, así como otras normas y cuestiones relacionadas con la coordinación de actividades empresariales propias del sector de la estiba portuaria.

No podemos olvidar que las ETT se instituyen como gestores de personal para ser cedidos a las empresas estibadoras para la prestación de servicios portuarios de manipulación de mercancías y comerciales, por lo que en el presente trabajo

⁶⁵ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2017

⁶⁶ BOE núm. 47, de 24 de febrero de 1971

⁶⁷ BOE núm. 37, de 13 de febrero de 1989

⁶⁸ BOE núm. 27, de 31 de enero de 2004

tendremos muy presente la normativa general y preventiva que regula las ETT. Así mismo, también será analizado el V Convenio colectivo estatal de empresas de trabajo temporal⁶⁹.

Remarcar que hemos listado en este Capítulo la normativa más destacada, ya que en cada uno de los Capítulos de este Trabajo se añadirán otros preceptos consustanciales y más específicos a la materia que en ellos se desarrolle.

Dentro de la regulación de ámbito español no podemos olvidar los Convenios Colectivos ya que, conforme la LPRL,

la normativa sobre prevención de riesgos laborales está constituida por la presente Ley, sus disposiciones de desarrollo o complementarias y cuantas otras normas, legales o convencionales, contengan prescripciones relativas a la adopción de medidas preventivas en el ámbito laboral o susceptibles de producirlas en dicho ámbito" (artículo 1 LPRL).

En el sector de la estiba portuaria tenemos dos niveles: uno nacional y otro de cada puerto.

Por lo que respecta al ámbito nacional, hay que destacar el IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria⁷⁰.

Sin embargo, habría que recordar que dicho IV Acuerdo Marco publicado mediante la Resolución antes indicada, no fue el documento inicialmente suscrito por los negociadores del mismo. Y es que dicho texto fue el que surgió tras ser subsanadas las incidencias detectadas en el mismo, que lo degradaron inicialmente a la condición de pacto extraestatutario, según la Sala de lo Social del Tribunal Supremo en la sentencia de 11 de noviembre de 2010 (Rec. 53/2009), en la que se consideraron nulos los artículos 2.1.1, 2.1.2, 2.2, 3.2.3, 3.25, 3.2.7 y 3.2.10 de dicho IV Acuerdo Marco, tal

⁶⁹ BOE núm. 34, de 8 de febrero de 2008

⁷⁰ Resolución de 17 de enero de 2014, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica dicho Acuerdo. BOE núm. 26, de 30 de enero de 2014

como había declarado también la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en la Sentencia de 1 de julio de 2009, ya que evidenciaba implícitamente el interés de las partes firmantes de mantener el estatus quo vigente en aquel momento, restringiendo el juego de la libre competencia, tratando de extender el ámbito de aplicación del Convenio Colectivo suscrito a ámbitos que excedían de su legitimación para negociar⁷¹.

Y, finalmente, por lo que respecta a la regulación convencional a nivel de cada puerto, es decir, de cada una de las SAGEP, hemos tenido en consideración para el presente Trabajo los siguientes Convenios Colectivos:

- Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria en el puerto de A Coruña afectadas por el ámbito personal del presente convenio- 2012/2017 (BOP 24.12.2014).
- Convenio Colectivo de Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto de Algeciras-La Línea- 2008/2017 (BOP 10.02.2009).
- Convenio Colectivo para el sector de la estiba y desestiba del puerto de Avilés- 2013/2018 (BO Principado Asturias 14.08.2013).
- Conveni Col·lectiu de treball del sector portuari de la provincia de Barcelona- 2013/2018 (BOP 11.07.2013).
- Convenio Colectivo de Estibadores Portuarios del Puerto de Bilbao- 2011/2014 (BOP 19.12.2013).
- Convenio Colectivo de Trabajo del Sector Portuario de Castellón- 2001/2005 (BOP 13.11.2001).

⁷¹ Según Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 3ª, de lo Contencioso-Administrativo, 8 de marzo de 2016, número de Recurso 1666/2013 (V Lex España, s.f.)

- Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales de los estibadores portuarios en el puerto de la bahía de Cádiz- 2014/2019 (BOP 11.07.2014).
- Convenio Colectivo da Sociedade Anónima de Xestión de Estibadores Portuarios do porto de Ferrol (SAGEP Ferrol)- 2013/2017 (BOP 30.09.2016).
- Convenio Colectivo para el sector de estiba y desestiba del puerto de Gijón- 2014/2015 (BO Principado Asturias 28.01.2015).
- Estibadores portuarios (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Ibiza, S.A.)- 2004/2009 (BOCAIB 13.09.2005).
- Convenio Colectivo de trabajadores portuarios puerto de Mahón- 2002/2005 (BOCAIB 10.06.2004).
- Convenio Colectivo Estibadores portuarios Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Palma de Mallorca, S.A.- 2001/2006 (BOCAIB 17.06.2003).
- Convenio Colectivo de la Sociedade Estiba e Desestiba do porto de Vilagarcía de Arousa (SESTIVA S.A.)- 2011 (BOP 16.05.2011).
- Convenio Colectivo del sector portuario del puerto de Santander-2012/2018 (BO Cantabria 26.12.2012).
- Convenio Colectivo del sector de la estiba y desestiba en el puerto de Sevilla- 2015/2017 (BOP 24.10.2015).
- Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales del sector de estiba y desestiba de la provincia de Tarragona- 2012/2014 (BOP 28.03.2013).
- Convenio colectivo trabajadores portuarios del Puerto de Alcudia- 1996/1997 (BOCAIB 12.09.1996).

- Convenio Colectivo para el sector portuario de estiba de Alicante- 1999/2001 (BOP 01.06.2002).
- Convenio Colectivo de trabajadores portuarios del puerto de Almería- 2006/2011 (BOP 30.10.2007).
- Convenio Colectivo de Trabajo de Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Cartagena- 2005/2009 (BORM 21.10.2005).
- Convenio Colectivo Estibadores portuarios (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Gandía, S.A.- 1995/1997 (BOP 22.12.1995).
- Convenio Colectivo de Estibadores portuarios (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Huelva, S.A.- 1996/1998 (BOP 27.07.1996).
- Convenio Colectivo de estiba y desestiba de los puertos de la isla de Gran Canaria- 2001/2006 (BOP 30.09.2001).
- Convenio Colectivo Estibadores portuarios (Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Málaga, S.A.- 1995/1996 (BOP 30.11.1995).
- Convenio Colectivo Estibadores portuarios (Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Melilla, S.A.- 1995/1998 (BOP 14.03.1996).
- Convenio Colectivo Estibadores portuarios Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Motril - 2006/2007 (BOP 29.01.2008).
- Convenio Colectivo Estibadores portuarios Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Puerto de Pasajes, S.A.- 2000/2004 (BOP 12.03.2002).

- Convenio Colectivo Estibadores portuarios (Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Sagunto, S.A. - 1996/1997 (BOP 27.12.1996).
- Convenio Colectivo de los Estibadores Portuarios de los Puertos de la Isla de Tenerife- 2008/2010 (BO Santa Cruz de Tenerife 04.03.2011).

A partir de aquí se enunciarán los Convenios Colectivos que son localizables, en vez de en los respectivos Boletines Oficiales Provinciales y de Comunidad Autónoma, en la referencia (Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, s.f.):

- Plataforma Convenio Colectivo estiba portuaria del puerto de Valencia- 2017 2018.
- Convenio para la regulación de las relaciones laborales de los estibadores portuarios en los puertos de la isla de Fuerteventura- 2001/2015.

En consecuencia, la regulación normativa indicada adolece de la singularidad que quizás habría requerido la actividad. No obstante, la profusión de Convenios Colectivos y, sobre todo, su falta de homogeneidad en lo que se refiere a la regulación de materias comunes a todos ellos, a pesar de la existencia del IV Marco antes indicado, hace que el análisis en conjunto de la regulación aplicable a este sector sea muy compleja (Igartua, 2018).

CAPITULO 4

ORGANIZACIÓN PREVENTIVA

4. ORGANIZACIÓN PREVENTIVA

Centrándonos ya en la Organización Preventiva propiamente dicha, habría que partir del hecho de que en las Terminales de Contenedores españolas disponen de una variada tipología de personal y de una pluralidad de sujetos que intervienen en los servicios portuarios de manipulación de mercancías. Cuestiones, todas estas, que serán tenidas en cuenta en la sistematización de este Capítulo.

4.1 Empresas Estibadoras

En las Empresas Estibadoras las figuras más habituales en relación con la organización preventiva de entre las que establece el Real Decreto 39/1997⁷², de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención⁷³, en desarrollo de la LPRL, son los Servicios de Prevención Ajenos, Propios y los Servicios de Prevención Mancomunados con las SAGEP o entre varias Empresas Estibadoras y dichas SAGEP.

En el caso de que la organización preventiva se base en Servicios de Prevención Ajenos o Propios, se producen distintos tipos de situaciones como consecuencia de que en las empresas estibadoras se simultanean en sus propias plantillas tanto trabajadores no dedicados a servicios portuarios de manipulación de mercancías (personal de administración, mantenimiento de equipamiento mecánico, gestión de operaciones, etc) como otros que sí lo están.

Todos ellos quedan amparados por dichos Servicios de Prevención Ajenos o Propios aunque, fruto de la condición de personal que realiza servicios portuarios de manipulación de mercancías, cuando pudiera ser considerado necesario, por ejemplo, el desarrollo de procesos de formación preventiva, si estos procesos tuvieran alguna relación con la propia cualificación profesional de dichos trabajadores, esto concurriría con las funciones de las SAGEP, las Empresas de Trabajo Temporal o los Centros

⁷² En lo sucesivo RSP.

⁷³ BOE núm. 27, de 31 de enero de 1997

Portuarios de Empleo ya que, ambos tres, son los responsables de dicha formación y capacitación profesionales, no la empresa estibadora.

4.2 SAGEP, Empresas de Trabajo Temporal que cedieran personal para servicios portuarios de manipulación de mercancías y Centros Portuarios de Empleo

Las SAGEP, con anterioridad a la reforma establecida por el RDL-RTSP, solían hacer uso de una organización preventiva basada tanto en Servicios de Prevención Ajenos (SPA)⁷⁴, Propios (SPP)⁷⁵, como en Servicios de Prevención Mancomunados (SPM) con una o con varias empresas Estibadoras⁷⁶.

Pero ante tanta variedad de organizaciones preventivas así como por el hecho de que los grandes puertos dedicados al tráfico de contenedores se reparten entre la opciones de SPP o SPM, ¿cuál se constituye como la más eficaz de las organizaciones preventivas?. En nuestra opinión, la única cuestión homogénea a cada uno de esos grupos es el tipo de actividad que se realiza. Por ello, cuando la actividad portuaria se centra en el tráfico de contenedores, la opción es el SPP, mientras que, cuando existen otros importantes tipos de tráfico adicionales al de contenedores, la opción es por el SPM.

Lo que sucede es que, cuando concluya el periodo transitorio de tres años establecido por el RDL-RTSP para la extinción de las SAGEP, tanto las SAGEP transformadas en CPE, las propias ETT, como los nuevos Centros Portuarios de Empleo, quedarán afectados por la Ley 14/1994, de 1 de junio, que regula las empresas de trabajo temporal⁷⁷ - conforme lo que establecen los artículos 4.2 RDL-RTSP (para los Centros Portuarios de Empleo) y la Disposición Transitoria 1ª.1 RDL-RTSP (para las SAGEP que continúen su actividad)-, por lo que deberán organizar sus recursos para el desarrollo de las

⁷⁴ Como sucede en los puertos de Málaga y Gijón.

⁷⁵ En el Puerto Bahía de Algeciras, así como en el de Valencia.

⁷⁶ Respecto a la primera posibilidad, temporalmente se constituyó en el Puerto Bahía de Algeciras. En relación con el segundo caso, el Puerto de Barcelona (Estibarna, 2017) como en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Infocif, 2017).

⁷⁷ BOE núm. 131, de 02 de junio de 1994

actividades preventivas en relación con sus trabajadores, incluidos los trabajadores contratados para ser puestos a disposición de empresas usuarias, conforme a las disposiciones del capítulo III del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención⁷⁸.

Por otro lado, la regulación convencional aplicable a este sector puede, como así lo ha hecho, crear órganos *ad hoc* dentro de la propia organización preventiva⁷⁹.

Por lo que respecta a la regulación convencional local podríamos destacar, como órgano preventivo, a los **Servicios Médicos Portuarios**. Estos Servicios Médicos actúan con carácter adicional, que no sustitutivo, a la estructura propia de la Vigilancia Preventiva de la Salud de los Servicios de Prevención, destinándose a la atención sanitaria del personal de servicios portuarios de manipulación de mercancías. Asimismo, se crea alguna Unidad de Trabajo Social y Ayuda Psicológica.⁸⁰

4.3 Recursos Preventivos Presenciales

La figura de los Recursos Preventivos Presenciales (RPP) está regulada por el art. 32.bis LPRL tras la nueva redacción introducida por la Ley 54/2003, de 12 de diciembre de Reforma del Marco Normativo de Prevención de Riesgos Laborales⁸¹, el art. 22.bis RSP, los artículos 11 a 13 del Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales⁸², así como las interpretaciones que, de dichas normas, se han recogido en el Criterio

⁷⁸ Según el artículo 6.1 Real Decreto 216/1999, de 5 de febrero, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo en el ámbito de las empresas de trabajo temporal (BOE núm. 47, de 24 de febrero de 1999)

⁷⁹ En aplicación del artículo 2.2 Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales.

⁸⁰ Según lo establecido en los artículos 80 y 81 del Convenio Colectivo de Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de la Bahía de Algeciras (2008-2017), artículos 44, 45 y 46 de la Plataforma Sindical para el Convenio Colectivo de Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Valencia y Anexo III Estibadores portuarios Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Puerto de Pasajes, S.A. (2000-2004)

⁸¹ BOE núm. 298, de 13 de diciembre de 2003

⁸² BOE núm. 27, de 31 de enero de 2004

Técnico de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social número 83/2010⁸³ y en la NTP-INSHT 994⁸⁴.

La presencia de dichos **RPP en el centro de trabajo se producirá en tres casos** que a continuación analizaremos.

El primero de ellos se produciría cuando los riesgos puedan verse agravados o modificados en el desarrollo del proceso o la actividad, por la concurrencia de operaciones diversas que se desarrollan sucesiva o simultáneamente y que hagan preciso el control de la correcta aplicación de los métodos de trabajo.

En lo que se refiere al sector portuario vamos a analizar las obligaciones marcadas por este caso que requiere de RPP.

La doctrina y la jurisprudencia, cuando han analizado el que deban existir RPP en situaciones como esta, no entiende que sean necesarios tales RPP en cualquier tipo o supuesto de concurrencia, sino sólo en aquellos casos en que se dé dicha circunstancia y que, además, sea necesario el control de los métodos de trabajo ya que, en caso de que no se lleven a cabo, podrían provocar dicho agravamiento⁸⁵.

Por ello, en el sector portuario de la estiba de contenedores pueden producirse varias situaciones de este tipo, para las que se hace uso de personal de servicios portuarios de manipulación de mercancías pertenecientes a las SAGEP (o futuros Centros Portuarios de Empleo) que son cedidos a las empresas estibadoras. Por ejemplo, cuando se produce la estiba o la desestiba de contenedores en la zona de tierra -patas de las *Portainers* en Terminales de Contenedores estándar-, confluyen actividades de tránsito de cabezas tractoras, colocación y retirada de tacillas, movimientos de cajones de tacillas, izado y arriado de contenedores, acceso de personal al buque, conteo de movimientos, etc. Y cuando se produce la estiba o la desestiba de contenedores en la

⁸³ Derogó los Criterios Técnicos de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social número 39/2004. (Ministerio de Empleo y Seguridad Social, 2010)

⁸⁴ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2013

⁸⁵ Incluso así queda establecido en la propia Exposición de Motivos de la Ley 54/2003.

zona de buque -bodegas de carga-, también confluyen actividades ligadas al trincaje/destrincaje de contenedores tanto de peones y amanteros, como de izado/arriado de contenedores.

Todas las circunstancias del párrafo anterior hacen que en las correspondientes Evaluaciones de Riesgo de las empresas estibadoras deban de considerarse específicamente dichos trabajos así como que la presencia de los recursos preventivos presenciales quede determinada, priorizada, cuantificada y controlada en la planificación de la actividad preventiva (según el artículo 22.bis.2 RSP en conexión con los artículos 8 y 9 RSP) siempre que implique la necesidad de control de los protocolos de trabajo a seguir.

Asimismo, en el sector portuario de la estiba de contenedores pueden producirse otras situaciones en las que se desarrollan sucesiva o simultáneamente actividades de servicios portuarios de manipulación de mercancías que confluyen con las actividades de otros sujetos o empresas intervinientes en el sector.

Dichas actividades pueden desarrollarse fuera del buque, tanto desde el mar, como sucede en el repostaje de combustible en buques o *bunkering*, trabajos de mantenimiento/repación subacuáticos del buque, o bien desde tierra, en el caso de aprovisionamiento de material, amarre, etc. Igualmente pueden realizarse actividades dentro del buque, así en tareas de reparación del buque, control o reparación de contenedores, etc.

En todos los casos, con independencia de las tareas de coordinación de actividades empresariales que más adelante analizaremos, cuando existen múltiples empresas concurriendo en un mismo espacio físico -al margen de las relaciones jurídicas que puede haber entre ellas- con tareas de estiba/deseestiba de contenedores, habría que determinar quién tendría la obligación de nombrar RPP. Para concretar esto tendríamos que remitirnos al artículo 22.bis.9 RSP. En dicho precepto se establece que dicha obligación de nombramiento de RPP recaerá en la empresa o empresas para las que sea preciso el control de la correcta aplicación de los métodos de trabajo. Cuando

sean varios, dichos RPP deberán colaborar entre sí y con el resto de los recursos preventivos y persona o personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas del empresario titular o principal del centro de trabajo.

Esta afirmación que, teóricamente, está bastante clara, en la práctica se vuelve un sistema de coordinación muy complejo ya que se pueden ver involucrados sucesivamente, a la misma vez o de forma simultánea la empresa estibadora, las empresas de reparación, provisionistas, empresas de barcas, compañía de trabajos submarinos, empresas de amarradores, el propio buque, etc. lo que nos fuerza a analizar a posteriori, qué sistemas y reglas de presencia física serán de aplicación a dichos RPP.

El segundo de los casos en que es necesario disponer de RPP, es cuando se realicen actividades o procesos peligrosos o con riesgos especiales.⁸⁶

Cuando hablamos de este tipo de actividades tenemos que remitirnos al RSP en la redacción dada por el Real Decreto 604/2006, de 19 de mayo⁸⁷.

En tareas de manipulación de contenedores a desarrollar por las empresas estibadoras pueden darse bastantes de las actividades antes indicadas, pero nos detendremos en

⁸⁶ **1.º** Trabajos con riesgos especialmente graves de caída desde altura, por las particulares características de la actividad desarrollada, los procedimientos aplicados, o el entorno del puesto de trabajo; **2.º** Trabajos con riesgo de sepultamiento o hundimiento; **3.º** Actividades en las que se utilicen máquinas que carezcan de declaración CE de conformidad por ser su fecha de comercialización anterior a la exigencia de tal declaración con carácter obligatorio, que sean del mismo tipo que aquellas para las que la normativa sobre comercialización de máquinas requiere la intervención de un organismo notificado en el procedimiento de certificación, cuando la protección del trabajador no esté suficientemente garantizada no obstante haberse adoptado las medidas reglamentarias de aplicación; **4.º** Trabajos en espacios confinados. A estos efectos, se entiende por espacio confinado el recinto con aberturas limitadas de entrada y salida y ventilación natural desfavorable, en el que pueden acumularse contaminantes tóxicos o inflamables o puede haber una atmósfera deficiente en oxígeno, y que no está concebido para su ocupación continuada por los trabajadores; **5.º** Trabajos con riesgo de ahogamiento por inmersión, salvo lo dispuesto en el apartado 8.a) de este artículo, referido a los trabajos en inmersión con equipo subacuático (artículo 32.bis LPRL)

⁸⁷ BOE núm. 127, de 29 de mayo de 2006

el presente TFM en los trabajos con riesgos especialmente graves de caída desde altura.

Y es que, aunque en el sector portuario existen riesgos de caída en altura, los RPP quedan justificados y requeridos en caso de “riesgos especialmente graves de caída de altura”, no meramente los que se pueden producir en cualquier trabajo a más de dos metros de altura, salvo que entraran en el párrafo anterior sobre aplicación de métodos de trabajo. Podríamos entender como riesgos especialmente graves a aquellos que se puedan producir en trabajos que tras la aplicación de los principios de prevención el riesgo continúa siendo de especial gravedad, lo que hace necesario adoptar medidas preventivas adicionales, haciendo para ello una analogía a lo establecido en el artículo 2.1.b RD 1627/1997, de 24 de octubre⁸⁸.

Las tareas más relevantes serían, por ejemplo, las de tacleo sobre pilas de contenedores que podrían desarrollarse mediante *spreaders* -que se utilizarían como elementos de elevación de los peones- y sistemas retráctiles anticaídas para su desplazamiento sobre las andanas de contenedores para dicho tacleo -sistema éste ya en franco desuso-; o empleando útiles portapersonas, comúnmente llamados jaulas o canastillas de seguridad.

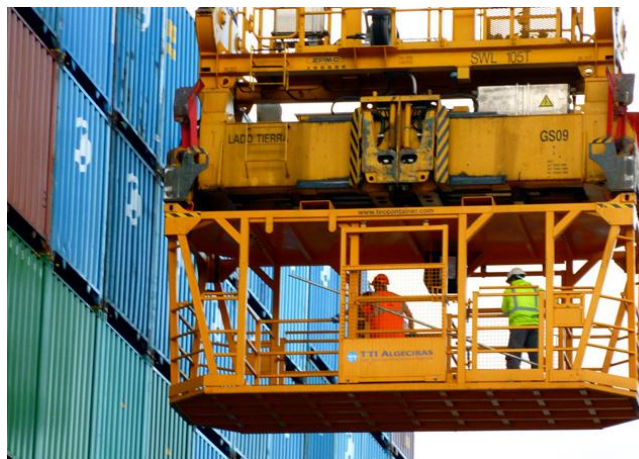


Figura 6. Canastilla para destrincaje (Fuente: Teccontainer,s.f.)

En estos casos, la evaluación de riesgos laborales identificará los trabajos o tareas integrantes del puesto de trabajo ligados a las actividades o los procesos peligrosos o

⁸⁸ BOE núm. 256, de 25 de octubre de 1997

con riesgos especiales⁸⁹. Asimismo, la forma de llevar a cabo la presencia de los recursos preventivos para estas circunstancias quedará determinada en la planificación de la actividad preventiva a que se refieren los artículos 8 y 9 del RSP.

Lo que sí es uso habitual en las empresas estibadoras es que la puesta en práctica de estas obligaciones para casos de estos tipos de riesgos de especial gravedad, es el desarrollo de **Permisos de Trabajo Seguro**. El objetivo de dichos Permisos es el involucrar al Recurso Preventivo Presencial, al responsable de la ejecución de los trabajos y a los trabajadores en la verificación de las condiciones técnicas y preventivas necesarias para garantizar la seguridad de dichas tareas. Los citados Permisos de Trabajo Seguro se suelen sustanciar en 3 fases: **a)** previa al inicio del trabajo; **b)** durante la realización de los trabajos; y **c)** a la finalización de los mismos.

Un ejemplo de ellos, podría ser el siguiente: Procedimiento de Trabajo Seguro implantado en el Puerto de Las Palmas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para controlar las **Condiciones bajo las que se autorizan la realización de trabajos en recintos confinados a las contratas de la Autoridad Portuaria y a usuarios del puerto.**

⁸⁹ Según artículo 22.2.2º párrafo RD 39/1997.

“PERMISO DE TRABAJOS EN FRIO EN RECINTOS CONFINADOS”

Lugar: _____ Fecha: _____ Hora: _____

Descripción del trabajo: _____

Nombre de los trabajadores que realizan esta tarea: _____

Preguntas que deben contestarse	Si	No	No P.
¿Se ha despejado los accesos de entrada y salida?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se ha ventilado el recinto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Existe ventilación general adecuada?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Atmósfera respirable y libre de gases tóxicos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Ausencia de atmósfera explosiva?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se ha proporcionado ventilación forzada para que se use durante el trabajo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se ha provisto al trabajador de un arnés de seguridad o una cuerda salvavidas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Tiene el trabajador herramientas/equipos adecuados para el trabajo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se ha asignado a una persona para que vigile al trabajador y se le ha dicho lo que debe hacer si el trabajador tiene dificultades?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Fueron entrenados los trabajadores en respiración artificial?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se explicaron los peligros y los procedimientos de emergencia?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Han recibido los trabajadores que van a realizar esta tarea instrucciones sobre el método seguro y eficiente de realizar el trabajo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se ha proporcionado una iluminación adecuada?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿Se ha comprobado el buen funcionamiento de los equipos de protección?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Clases prueba de gas:

PRUEBAS	RESULTADO	HORA	RESULTADO	HORA	RESULTADO	HORA
Insf. Oxígeno	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Inflamabilidad	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Toxicidad	_____	_____	_____	_____	_____	_____

Equipos de protección:

<input type="checkbox"/> Casco	<input type="checkbox"/> Extintor CO2	<input type="checkbox"/> Extintor polvo
<input type="checkbox"/> Cuerda salvavidas	<input type="checkbox"/> Arnés	<input type="checkbox"/> Gafas
<input type="checkbox"/> Máscara	<input type="checkbox"/> Protección auditiva	<input type="checkbox"/> Guantes
<input type="checkbox"/> Equipo respiración autónomo	<input type="checkbox"/> Probador de gas	<input type="checkbox"/> Otros(especificar) _____
		<input type="checkbox"/> -

Detallar otras precauciones de seguridad a tomar: _____

Inspeccionada personalmente el área de trabajo y/o el equipo destinado y comprobado el cumplimiento de los requisitos indicados, certifico que puede efectuarse la entrada y trabajar en su interior con las debidas garantías de seguridad.	Enterado de las instrucciones complementarias, de los equipos a emplear y de las medidas de seguridad.
El responsable del trabajo	Los trabajadores

ESTE PERMISO ES VALIDO SOLAMENTE PARA UN TURNO DE TRABAJO

Figura 7. Permiso de Trabajo Seguro-Autoridad Portuaria de Las Palmas (Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas, s.f.)

El tercero de los supuestos en que es necesario contar con RPP, es cundo la necesidad de dicha presencia sea requerida por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, si las

circunstancias del caso así lo exigieran debido a las condiciones de trabajo detectadas⁹⁰.

Dicha actuación inspectora sólo se justificará cuando: **a)** no existieran medidas preventivas, fueran insuficientes o inadecuadas; **b)** fueran actividades esporádicas o excepcionales; **c)** existieran razones justificativas para ello ya que, de verificarse, se agravarían los riesgos de la actividad (menores de 18 años, trabajadores especialmente sensibles o trabajadores de reciente incorporación); y **d)** existiera una normativa específica aplicable a la empresa que establezca obligaciones de este tipo.

Se tiene constancia de que en el sector portuario han existido requerimientos por la Inspección de Trabajo para el nombramiento de RPP⁹¹.

Una vez concretado en qué casos se tendrían que nombrar RPP con carácter general, y en la actividad portuaria en especial, tendremos que abordar **quién puede desarrollar dichas funciones**. Queremos desarrollar esta cuestión ya que, a pesar de lo profuso de la normativa convencional en materia preventiva en el sector portuario, se han revisado todos los Convenios locales y el IV Acuerdo Sectorial Nacional y sólo en un caso, CCT Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de La Luz y de Las Palmas, S.A. 2002-2006, se mencionan los RPP aunque lo único que hace es transcribir literalmente la normativa de aplicación.

En unos centros de trabajo, como lo son las Terminales Portuarias cuyas dimensiones son de muchas hectáreas y en las que se desarrollan actividades sucesiva o simultáneamente en cualquier parte de las mismas, establecer un servicio eficaz de recursos preventivos presenciales se hace perentorio pero bastante difícil de llevar a cabo.

⁹⁰ En cualquier caso, el requerimiento deberá cumplir con los requisitos del art 43 LPRL, así como especificar los trabajos concretos y las situaciones de riesgo concretas que lo justifican, y establecer la obligación de modificar la evaluación de riesgos y la planificación preventiva que no recogiera la necesidad de la presencia del RPP (art 22.2 RSP).

⁹¹ En Algeciras y en Las Palmas, al menos.

Dentro de la normativa legal⁹², que establece quién puede desarrollar funciones como recurso preventivo presencial, analizaremos si es posible que, dentro del personal que realiza servicios portuarios de manipulación de mercancías, puedan ser nombrados dichos RPP.

Para ello, partiremos de la Orden de 6 de febrero de 1971 por la que se aprueba el Reglamento de Seguridad, Higiene y Bienestar de los Estibadores Portuarios⁹³. En dicho reglamento se recoge que los Capataces Generales y los de Operaciones tienen la función de

cumplir personalmente dando ejemplo y hacer cumplir a los trabajadores sus órdenes inmediatas lo dispuesto en este Reglamento y en el General de Seguridad e Higiene y anexos que le afecten, así como las instrucciones dictadas por los superiores jerárquicos y en especial de la OTP sobre condiciones preventivas e higiénicas en el trabajo (artículo 22.1 Orden de 6 de febrero de 1971).

Dicha Orden se mantiene aún en vigor ya que la Orden de 29 de marzo de 1974 por la que se aprueba la Ordenanza del Trabajo de Estibadores Portuarios⁹⁴, la mantuvo expresamente en vigor sin que, cuando el Real Decreto Ley 2/1986 derogó a esta última, hiciera lo mismo con la Orden de 6 de febrero de 1971. Todo ello, mientras que no exista el desarrollo reglamentario establecido en el artículo 6 LPRL, en conexión con la Disposición Derogatoria Única de dicha LPRL (Igartua, 2018).

Asimismo, ambas figuras, Capataces Generales y de Operaciones, son propias de los servicios portuarios de manipulación de mercancías y, por tanto, incluidos dentro del ámbito de las actuales SAGEP -no de las empresas estibadoras-, y ambas directamente relacionadas con el control de la prevención en dichas actividades portuarias.

⁹² Se regula en los artículos 32.bis.2 y 4 LPRL, y art. 22.bis.3 RSP, según los cuales pueden ser RPP trabajadores designados, miembros de los servicios de prevención propio, miembros de los servicios de prevención ajenos u otros trabajadores que, sin pertenecer a los servicios de prevención propios o sin ser trabajador designado, dispongan de los requisitos de capacitación establecidos en dichas normas. Asimismo, según el Criterio ITSS 83/2010, nada impide que se concierte específicamente este servicio al servicio de prevención ajeno o que se concierte dicho servicio de RPP a un servicio de prevención distinto al ajeno que se tuviera contratado.

⁹³ BOE núm. 47, de 24 de febrero de 1971

⁹⁴ BOE núm. 81, de 4 de abril de 1974

A tal conclusión nos lleva el hecho de que, además de las Órdenes antes comentadas, el propio IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, cuando define la categoría de Capataz, entiende que

es el responsable directo del equipo en lo referente a rendimientos, seguridad laboral (con la competencia de supervisar, al inicio de la jornada, que los trabajadores a su cargo lleguen con los EPI) y disciplina en el ámbito funcional y espacial de la operativa portuaria, así como de la calidad y seguridad en la manipulación de la mercancía y de los medios técnicos que se utilizan (artículo 12 IV Acuerdo Marco la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria),

y cuando se refiere al Capataz General (denominado como Responsable General) indica que

cuando se realicen operaciones simultáneas en las que estén implicados varios capataces, la Empresa podrá designar un Responsable General que asuma, respecto del conjunto, la función de coordinación de las labores portuarias que se realicen en uno o varios buques o en un área determinada de la zona del Puerto. En todo caso, el nombramiento de Responsable General deberá ser trabajador del Grupo Profesional IV Capataces (artículo 12 IV Acuerdo Marco la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria),

Asimismo, una Fundación independiente de las empresas estibadoras, FUNESPOR⁹⁵, publica en su repertorio de Reglas de Seguridad que el capataz general

es el responsable de garantizar que la carga/descarga, estiba/desestiba se realice en las mejores condiciones, e intentar optimizar el rendimiento de los equipos de trabajo, organizando los recursos humanos y mecánicos, informando

⁹⁵ Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR), es una organización privada sin ánimo de lucro, creada por iniciativa del Sindicato Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar como un centro de formación e investigación en el ámbito de la actividad portuaria y el transporte marítimo.

puntualmente a la empresa estibadora del desarrollo e incidencias de la operativa (Fundación de estudios portuarios-FUNESPOR, s.f., p.1),

y el Capataz de Mano

es el responsable directo del equipo de trabajo en lo referente a rendimientos, seguridad y disciplina durante la operativa portuaria, así como de la seguridad en la manipulación de la mercancía y de los medios técnicos que se utilizan (Fundación de estudios portuarios-FUNESPOR, s.f., p.1).

Adicionalmente a ello ¿podría un Capataz de Mano o un Capataz General simultanear su trabajo con la actividad de RPP?. El artículo 22.bis.7 RSP no lo impide siempre que sea compatible con sus funciones como RPP, cosa que es consustancial a ellas en el caso de dichas categorías, ya que el control de la seguridad de sus equipos de trabajo es parte de sus funciones.

Dichas Categorías deberían cumplir también con los requisitos adicionales que establece la regulación de esta figura: **a)** el que la designación sea indefinida no lo impide la normativa de aplicación; **b)** no se realizaría una designación indiscriminada a todo el personal de la estiba, sino focalizada en estas categorías siguiendo un criterio de especialización; **c)** siempre que no coincidiera en la misma persona su condición de capataz, delegado de prevención y, además, RPP por su posible incompatibilidad; **d)** que sea informado por el empresario sobre los puestos y lugares donde desarrollar su vigilancia, las operaciones sometidas a la misma, y las medidas preventivas a observar según la planificación de la actividad preventiva; **e)** los procedimientos para informar al empresario sobre las incidencias detectadas; **f)** debe ser identificado como RPP ante el resto de los trabajadores; **g)** tener facultad para hacer indicaciones -no tienen por qué llegar a la capacidad de paralizar actividades en casos de riesgo grave e inminente- a los sujetos que pudieran generar riesgos; **h)** disponer de los medios necesarios; **i)** disponer de una formación preventiva de nivel básico y, en algunos casos, de nivel

intermedio o formación complementaria a la de nivel básico sobre riesgos concretos; j) con capacidad suficiente, conocimientos, cualificación y experiencia.⁹⁶

Todos estos planteamientos, salvo mejor criterio en derecho, nos llevan a la conclusión de que los Capataces de Mano y los Capataces Generales son las categorías con mejor encuadre como RPP que estuvieran circunscritos a aquellos riesgos relacionados con la parte de su equipo de trabajo que desarrolle sus funciones en tierra ya que es allí donde se ubican ambos Capataces durante la operativa.

Pero ¿podrían dichas categorías ser considerados como RPP en caso de ser necesarios en relación con los miembros de su equipo de trabajo que estén nombrados para funciones a bordo de los buques?. Para ello, tendríamos que analizar el concepto de "presencia". Y es que, partiendo del art. 22.bis.4 RSP, la presencia debe ser física pero finalista. Es decir, la presencia no puede ser sustituida por ejemplo por elementos de comunicación o visualización -para acreditar dicha presencia no es suficiente simplemente estar en el centro de trabajo- pero, por el contrario, no tiene que ser una vigilancia general y permanente sino circunscrita a una de las tres situaciones indicadas más arriba, a las situaciones de riesgo que se determinen y en cumplimiento de la aplicación de la actividades preventivas que sean necesarias para intentar evitarlos. Siguiendo esos parámetros, si fuera necesaria la presencia de los RPP en casos de trabajos en buque, se tendría que evaluar si dicha presencia física sería viable, ya que, de no serlo, estos Capataces no podrían desarrollar sus funciones como RPP para dichos riesgos.

4.4 Otros sujetos intervinientes

En este epígrafe analizaremos la influencia de otros sujetos intervinientes en la organización preventiva en los servicios portuarios de manipulación de mercancías. Los sujetos a analizar son las Autoridades Portuarias y los Consignatarios.

⁹⁶ Se han sistematizado dichos requisitos haciendo uso de lo dispuesto en el Criterio Técnico de la Dirección General de la Inspección de Trabajo número 83/2010.

En primer lugar, las **Autoridades Portuarias** no tienen una intervención directa en la organización preventiva de los servicios portuarios de manipulación de mercancías. Tan es así que no responderán en ningún caso de las obligaciones que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, entre otras, en materia de prevención de riesgos. Sólo podrían verse involucradas en materia preventiva dichas Autoridades cuando tuvieran que autorizar a un naviero o armador⁹⁷, sin necesidad de tramitar una licencia de servicio de manipulación de mercancías, el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales, pudiendo imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad.

Para mayor concreción, las funciones de dichos organismos consisten en controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada Autoridad Portuaria elaborará un Plan de Autoprotección para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las Ordenanzas Portuarias.

⁹⁷ En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolan el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorando de París o, independientemente de su pabellón que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

En segundo lugar, los **Consignatarios** de buques. Como es sabido, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.

Todo lo expuesto en el presente Capítulo ha tenido la finalidad de llevar al ánimo del lector la sensación de que, aunque los cimientos de la prevención de riesgos laborales en el sector de la estiba portuaria están firmemente basados en la normativa general que regula esta materia, el desarrollo de la organización preventiva en dicho sector queda presidido por la existencia de múltiples factores que afectan a la misma y cuya justificación proviene tanto de la propia actividad, los usos habituales en el sector, como de los criterios interpretativos de la citada regulación, cuya máxima representación serían, respecto de ésta última causa, los recursos preventivos presenciales.

CAPITULO 5

PARTICIPACIÓN Y REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES

5. PARTICIPACION Y REPRESENTACION DE LOS TRABAJADORES

En el sector portuario es de aplicación la normativa general en materia de participación y representación preventiva (Capítulo V LPRL).

En dicho Capítulo V LPRL se establecen dos ideas: una de ellas es la consulta y participación de los trabajadores en la prevención de riesgos laborales, y la otra en la forma en que se instrumentaliza el derecho a la participación antes indicado.

Los citados instrumentos de participación de los trabajadores en materia preventiva son los Delegados de Personal, que actúan como representantes de los trabajadores, y los Comités de Seguridad y Salud, que son órganos paritarios y colegiados para la participación y consulta periódica de las actuaciones de la empresa en materia preventiva.

5.1 Delegados de Prevención

En relación con la representación de los trabajadores frente a la prevención de riesgos laborales, tenemos que recordar de nuevo los variados sujetos que intervienen en este sector.

Por ello, partiremos del hecho de que en las **empresas estibadoras**, en las que existen trabajadores ajenos a los servicios portuarios de manipulación de mercancías y otros que están adscritos a ellos, pueden haberse constituido colegios de electores adicionales a los habituales⁹⁸, en los que podrían quedar agrupados los trabajadores de las mismas que desarrollan dichos servicios de manipulación de mercancías. Estos últimos trabajadores, al poder ser elegidos como representantes unitarios por dichos colegios electorales, pueden ser nombrados como Delegados de Prevención.

⁹⁸ Según artículo 6.3 RD 1844/1994, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de elecciones a órganos de representación de los trabajadores en la empresa (BOE núm. 219, de 13 de septiembre de 1994).

En tal caso, las funciones de participación y representación de dichos Delegados de Prevención tendrían, *per sé*, la condición de diferenciada en la práctica ya que su interlocutor directo sería su empresa -una empresa estibadora-, no una SAGEP, por lo que aquellas cuestiones ligadas directamente con el servicio portuario de manipulación de mercancía estarían, en principio, fuera de su ámbito.

En las **antiguas SAGEP** pasaría el caso contrario. El personal de administración y gestión de las mismas está abocado a la subrepresentación directa ya que la mayor parte de los representantes unitarios de la plantilla de las SAGEP, por no decir la práctica totalidad, serían trabajadores elegidos por y entre el personal encargado de servicios portuarios de manipulación de mercancías.

Cuando analizamos lo que podría pasar con los **Centros Portuarios de Empleo**, entendemos que no mucha diferencia debería producirse con las actuales SAGEP. Si cabe, una posible diferencia sería en el supuesto de que se constituyera un Centro Portuario de Empleo a nivel nacional, no por el hecho de que hubiera por ello cambios funcionales, sino más bien por posibles cambios organizativos, por ejemplo, por el hecho de que habrían Delegados de Prevención en cada uno de los Puertos en los que dicho CPE pudiera ceder trabajadores dentro del sistema portuario español, y que tendrían que coordinar sus acciones preventivas, cosa que no se da en la actualidad.

También podría darse el caso contrario: que se crearan, como así lo permite el RDL-RTSP, varios CPE en un mismo puerto o que en el mismo coexistiera uno o varios CPE y ETT. Circunstancias éstas totalmente novedosas también y que, de surgir, nos cuestionamos cómo se coordinarían los distintos órganos de representación en materia preventiva.

Adicionalmente, habría que valorar qué pasaría en el caso de que un Centro Portuario de Empleo, a nivel local, cediera personal para servicios portuarios de manipulación de mercancías a empresas estibadoras, pero también lo hiciera para servicios comerciales a dichas empresas estibadoras o a otras que sean licenciatarias/autorizadas de los citados servicios comerciales. Es decir, ¿habrían representantes unitarios separados

para cada uno de dichos tipos de trabajadores y, por tanto, Delegados de Prevención para cada uno de ellos en un mismo CPE? la solución a dicha pregunta reviste complejidad, ya que ello dependería de que el CPE tuviera un Convenio Colectivo propio que estableciera la posibilidad de crear ese "tercer" colegio que antes indicábamos o de que, en el caso planteado en la pregunta que nos hacemos, el personal que estuviera en el CPE para ser cedido tenga capacitación formativa y profesional adecuada para desarrollar tanto servicios portuarios de manipulación de mercancías o servicios comerciales, en cuyo caso, al no haber tal diferenciación, no habría necesidad de diferenciar a ambos tipos de personal, circunstancia ésta totalmente novedosa en el sector portuario.

Respecto de las **Empresas de Trabajo Temporal**, como proveedoras de personal para servicios portuarios de manipulación de mercancías, podríamos hacer extensivos los comentarios anteriores para los CPE. No obstante, añadiremos, como puntualización específica, que el artículo 58 del V Convenio Colectivo de Empresas de Trabajo Temporal (2006-2010)⁹⁹ establece la figura de los Delegados Territoriales como representantes laborales adicionales a los Delegados de Personal y miembros de Comités de Empresa, pero cuya funcionalidad respecto de la vertiente preventiva de la participación y representación de los trabajadores dedicados a los servicios portuarios de manipulación de mercancías no se estima que sea de aplicación en el sector portuario.

Una cuestión común a los CPE y ETT y que sería novedosa en el sector portuario es que la empresa estibadora informará a sus propios Delegados de Prevención o, en su defecto, a los representantes legales de sus trabajadores, de la incorporación de todo trabajador puesto a disposición por un CPE o ETT, especificando el puesto de trabajo a desarrollar, sus riesgos y medidas preventivas y la información y formación recibidas por el trabajador. El trabajador podrá dirigirse a estos representantes en el ejercicio de sus derechos reconocidos. Dicha información será igualmente facilitada por la empresa

⁹⁹ BOE núm. 34, de 8 de febrero de 2008

estibadora a su servicio de prevención o, en su caso, a los trabajadores designados para el desarrollo de las actividades preventivas¹⁰⁰.

Finalmente, se han analizado también las mejoras establecidas vía negociación colectiva aplicable a las actuales SAGEP y a favor de los Delegados de Prevención. En estos instrumentos las materias son diversas. Desde la regulación mejorada de los créditos horarios destinados a tareas preventivas de los Delegados de Prevención, ropa de trabajo, medidas de emergencia, funciones adicionales a lo puramente preventivo (en materia de protocolos de drogas/alcohol, sistemas de asistencia social, inserción socio-laboral y trabajo social), plan de formación y documentación preventiva¹⁰¹.

5.2 Comités de Seguridad y Salud de Puerto y otros órganos de participación y representación de los trabajadores

Hay que partir de que en las empresas estibadoras están constituidos los correspondientes Comités de Seguridad y Salud respecto de los que le son de aplicación la normativa general aplicable a dichos órganos de participación y representación de los trabajadores de dichas compañías.

No obstante, a nivel sectorial existen otros órganos a considerar. Para ello tenemos que traer a colación la normativa convencional a nivel estatal aplicable a este sector en la que es reseñable la existencia de los órganos específicos¹⁰² que a continuación procederemos a detallar.

¹⁰⁰ Según artículo 4.3 Real Decreto 216/1999, de 5 de febrero.

¹⁰¹ Referencias normativas analizadas: Convenio Colectivo de Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto de Algeciras-La Línea 2008-2017 (artículos 72, 77, 79, 81, 83, 85, Anexo VIII.4 y 9), Convenio Colectivo para el sector portuario de estiba de Alicante 1999-2001 (artículo 43), Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales de los estibadores portuarios en el puerto de la Bahía de Cádiz 2014-2018 (artículos 32 y 40.2), Convenio Colectivo de estiba y desestiba de los puertos de la isla de Gran Canaria 2002-2006 (artículo 44), Convenio Colectivo laboral social estatal de estiba del puerto de Pasajes S. A. 2000-2004 (Anexo III), Plataforma Convenio Colectivo estiba portuaria de Valencia (artículos 41, 46).

¹⁰² Según Resolución de 17 de enero de 2014, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria (BOE núm. 26, de 30 de enero de 2014)

Comenzaremos con la **Comisión de Prevención de Riesgos** a nivel nacional integrada en la Comisión Paritaria Sectorial Estatal. Dicha Comisión no tiene una regulación concreta en la regulación convencional nacional de este sector, tiene más bien un carácter representativo.

Por otro lado, la **Subcomisión de Seguridad Laboral** en el seno de la Comisión Paritaria Sectorial Estatal, cuyas funciones son: **a)** la revisión de los planes de prevención de cada puerto; **b)** la adaptación de las normas generales de prevención de riesgos laborales al sector de la estiba portuaria; **c)** por sí misma o el órgano o comisión que determine, realizará las funciones que se pudieran acordar sobre la modificación y actualización periódica de las Bases para la Prevención; **d)** elevará a la Comisión Paritaria sus propuestas para, en su caso, la adopción de los acuerdos pertinentes y la publicación de los mismos.

También podemos enunciar a los **Comités de Seguridad y Salud en cada Puerto** como órgano paritario de participación de los trabajadores portuarios, Empresas Estibadoras y SAGEP. Estarán formados, de una parte, por los delegados de prevención de la SAGEP y de las Empresas Estibadoras y, de otra, por los representantes de las Empresas Estibadoras y de la SAGEP en un número no superior a 5 por cada una de las partes. Podrán asistir a las reuniones, con voz pero sin voto, los asesores que las partes estimen conveniente, con un máximo de dos por cada una de ellas. Asimismo, podrán participar en las reuniones, con voz pero sin voto, los delegados sindicales y los responsables técnicos de la prevención en las Empresas Estibadoras y de la SAGEP que no estén incluidos en la composición del Comité de Seguridad y Salud. Sus competencias y facultades serán las que les atribuye el artículo 39 LPRL, que serán desarrolladas por la Comisión de Prevención de Riesgos y aprobadas por la Comisión Paritaria Sectorial Estatal con la participación, en su caso, de las organizaciones legitimadas no integrantes de esta última Comisión.

Estos órganos, en cada puerto, también reproducen dicha estructura, siendo desarrollada en el ámbito local. Hemos dudado a la hora de ubicar a estos Comités como integrantes de la organización de la prevención o como meros órganos de

participación y representación de los trabajadores, optando, finalmente, por la segunda de esas opciones debido a la dicción expresa de dicha normativa que los considera como órganos de participación y representación de los trabajadores.

Dichas dudas de encuadramiento de los Comités de Seguridad y Salud en cada Puerto obedecían tanto a razones funcionales como orgánicas.

Y es que dentro del complejo mundo de la regulación portuaria y más concretamente en la estiba, estos Comités han sido revestidos de funciones que exceden la mera consulta, participación y representación ya que, de facto, alcanzan casi el grado de elementos subjetivos de cogestión de la prevención. Por ejemplo, podríamos destacar algunas de las funciones asignadas a dichos Comités en el Convenio Colectivo de la SAGEP de la Bahía de Algeciras, por ser quizás el que dispone de una regulación más profusa de esta figura, como las siguientes: **a)** Las cuestiones que estuvieran incluidas en los Planes de Prevención de las empresas estibadoras que estuvieran relacionadas con el ámbito funcional del convenio colectivo -aunque alguna de ellas incluían actividades que trascendían las competencias de las SAGEP- debían ser facilitados a dichas SAGEP para que sean puestos a disposición, a su vez y entre otros, a Organismos Oficiales o a la Autoridad Portuaria; **b)** Control de la designación de los auditores de los sistemas de gestión preventiva de las empresas estibadoras; **c)** Control de las guías técnicas de manipulación y utilización de la maquinaria de las empresas estibadoras, quedando en manos de la SAGEP la formación preventiva de su personal conforme a tales guías; **d)** Determinación de los medios de protección a facilitar por la SAGEP adicionales a la ropa, calzado y casco; **e)** Establecer los planes anuales de revisiones médicas específicas de cada puesto y programas de detección y rehabilitación de drogodependientes; **f)** Designación del Equipo Técnico para la aplicación del Protocolo de Drogas y Alcohol, así como el estudio, aprobación y puesta en marcha de los Programas de Integración y Seguimiento.

Otro de los motivos de las dudas en dicho encuadramiento de los citados Comités de Seguridad y Salud del Puerto como órganos de participación y representación obedecía a cuestiones orgánicas, y es que estos Comités son adicionales a los propios Comités

de Seguridad y Salud (artículo 38 LPRL) de cada una de las Empresas radicadas en el puerto o de las propias SAGEP en estricto sentido; los integran representantes laborales y empresariales correspondientes a empresas distintas a SAGEP; y, nada tienen que ver con los Comités de Seguridad y Salud Intercentros que establece el artículo 38.3 LPRL ya que en el caso portuario no se trata de una sola empresa con varios centros de trabajo como indica dicho artículo, si bien en algunas SAGEP los consideran como tales (Estibarna, s.f.).

Estos Comités de Seguridad y Salud Portuarios han quedado recogidos, por ejemplo, en los Convenios Colectivos de las Sociedades de Estiba y Desestiba de la Bahía de Algeciras (2008-2017), Santa Cruz de Tenerife (2008-2010), Puerto de la Luz y las Palmas (2002-2006), la Plataforma sindical Convenio Colectivo de la Sociedad de Estiba y Desestiba de Valencia y, aunque no lo recoge en su Convenio Colectivo, en el Sector de la Estiba del Puerto de Barcelona.

Adicionalmente a todo lo antes comentado, habría que indicar que dicha normativa convencional, tanto nacional como local, tiene, a día de hoy, una condición de transitoria ya que, conforme establece la Disposición Adicional 1ª del RDL-RTSP, en el plazo máximo de un año desde su entrada en vigor (es decir, hasta el 14 de mayo de 2018) las normas convencionales vigentes deberán adaptarse a lo dispuesto en el RDL-RTSP y en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Transcurrido dicho plazo, las disposiciones de los convenios colectivos que incumplan lo antes indicado, restrinjan la libertad de contratación en el ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías o de los servicios comerciales, o limiten la competencia, serán nulas de pleno derecho.

Transcurrido tal plazo, las SAGEP deberán adaptar su regulación convencional pero es que, como indicábamos al comienzo de este epígrafe, en el plazo máximo de 3 años tendrán que desaparecer o transformarse en Centros Portuarios de Empleo.

Entendemos necesario en estos momentos el entrar a analizar la organización preventiva de las Empresas de Trabajo Temporal en tanto que posibles futuros

proveedores de personal de estiba. No obstante, no entraremos en un análisis detallado de la regulación de las ETT en sí mismas, sino esbozaremos aquellas cuestiones que pudieran generar controversia en materia de organización preventiva en relación con la actual y futura regulación del sector de la estiba portuaria.

En materia preventiva las ETT se rigen básicamente por la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, la Ley 14/1994, de 1 de junio¹⁰³, el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero¹⁰⁴, el Real Decreto 417/2015, de 29 de mayo¹⁰⁵, el Real Decreto 216/1999, de 5 de febrero¹⁰⁶ y, a nivel convencional, por la Resolución de 23 de enero de 2008¹⁰⁷, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el V Convenio colectivo estatal de empresas de trabajo temporal (2006-2010)¹⁰⁸.

Si estuviéramos hablando de ETT que desarrollaran su actividad en entornos portuarios, entendemos que no habría mucha controversia respecto de los órganos preventivos ya que estos serían los mismos que rigen en la actualidad. No obstante, sí habría que detenerse en ver cómo podrían encajar en la regulación de las ETT todos los órganos establecidos en la normativa convencional que les aplica a las actuales SAGEP y que antes hemos enunciado. Y ello lo mencionamos por dos razones. La primera, por el hecho de que el V Convenio colectivo estatal de empresas de trabajo temporal es muy parco a la hora de regular cuestiones a las legalmente obligatorias, sólo existe un artículo, el 50, que desarrolla esta materia pero que no aporta ninguna novedad. Y la segunda, por la circunstancia de que la estructura negociada de este sector, establecida en el artículo 1.4 de dicho Convenio Colectivo, consiste en que sólo habrá los niveles de negociación nacional y de Comunidad Autónoma para las ETT y que, por lo que respecta a la materia preventiva en general y por tanto a su organización, tiene preferencia el ámbito nacional. Por ello, se vislumbran problemas jurídicos a la hora de

¹⁰³ BOE núm. 131, de 02 de junio de 1994

¹⁰⁴ BOE núm. 27, de 31 de enero de 1997

¹⁰⁵ BOE núm. 147, de 20 de junio de 2015

¹⁰⁶ BOE núm. 47, de 24 de febrero de 1999

¹⁰⁷ BOE núm. 34, de 8 de febrero de 2008

¹⁰⁸ La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, Sección 1, Recurso 321/2014 de 17 de noviembre de 2015, mantiene la eficacia ultractiva de este Convenio Colectivo. STS 5530/2015 - ECLI: ES:TS:2015:5530

que la organización preventiva nacional y localmente establecidas en la actualidad pueda homologarse a la de las actuales SAGEP -posibilidad ésta que creemos que no es posible en la actual regulación-, sobre todo por el hecho de que estamos hablando de organizaciones a nivel local.

Por contra, si lo que se crearan fueran Centros Portuarios de Empleo la restricción antes indicada en materia negocial no existiría o, al menos, podría ser más salvable a la hora de trasponer la organización preventiva de las SAGEP a dichos Centros, ya que podrían acordarse nuevos Convenios Colectivos, tanto nacionales como locales, en los que se traspusiera dicha organización preventiva.

En conclusión, una cuestión que pudiera haber sido catalogada *prima facie* como sencilla, se vuelve realmente compleja tras la reforma aplicada en el sector de la estiba portuaria por parte del RDL-RTSP.

CAPITULO 6

FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA PREVENTIVA Y CUALIFICACIÓN PROFESIONAL

6. FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA PREVENTIVA Y CUALIFICACIÓN PROFESIONAL

6.1 Normativa internacional en materia de formación preventiva en la estiba

La OIT ha tratado esta materia en los siguientes instrumentos:

- Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137).
- Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 145).
- Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 152).
- Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160).
- Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos (OIT-OMI, 2004).
- Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos (2005).
- Port Safety and Health Audit Manual (2005).
- Diálogo social en procesos de ajuste estructural y participación del sector privado en los puertos. Manual de orientación práctica (2006).
- Otros estudios complementarios, por ejemplo: el Estudio general de las memorias relativas al Convenio núm. 137 y la Recomendación núm. 145 sobre el trabajo portuario, 1973, Conferencia Internacional del Trabajo, 90.ª reunión, Ginebra, 2002.

Por lo que respecta al **Convenio núm. 137** aborda nuevos métodos de trabajo en los puertos y sus repercusiones en el empleo y en la organización de la profesión. Tiene dos objetivos principales: **a)** brindar protección a los trabajadores portuarios en su vida profesional a través de medidas relacionadas con las condiciones de su acceso al trabajo y de su desempeño en el mismo; y, **b)** prever y gestionar del mejor modo posible, a través de las medidas adecuadas, las fluctuaciones en el trabajo y la mano de obra necesaria para llevarlo a cabo.

La **Recomendación núm. 145** que lo complementa propugna programas completos de formación profesional que permitan a los trabajadores desempeñar varias funciones conexas, que garanticen la seguridad en el lugar de trabajo y que ayuden a los trabajadores portuarios a conseguir otro empleo, poniendo a su disposición los servicios de readaptación profesional y la asistencia de los servicios públicos de empleo.

El **Convenio OIT sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 152)** ya estableció una serie de principios destinados a garantizar la formación del personal portuario. De tal forma que remite a la legislación nacional el que se deberá disponer en los trabajos portuarios de las medidas necesarias que proporcionen la información, formación y control necesarios para asegurar la protección de los trabajadores contra el riesgo de accidentes o de daño para la salud a causa del trabajo o durante éste.

Asimismo, en todo buque deberá disponerse de los planes de utilización de los aparejos y de cualquier otra información apropiada que sea necesaria para aparejar los puntales de carga y sus accesorios en condiciones de seguridad.

No deberá emplearse en trabajos portuarios a ningún trabajador que no haya recibido instrucción o formación adecuada acerca de los riesgos que pueden entrañar tales trabajos y sobre las principales precauciones que se deben tomar.

Sólo deberá encargarse del funcionamiento de los aparejos de izado y de otros aparatos de manipulación de carga a personas mayores de dieciocho años que posean las aptitudes y experiencia necesarias o a personas en período de formación que trabajen bajo supervisión adecuada.

Estos principios programáticos han sido desarrollados, si bien no tienen efectos legales en España, por el **Repertorio de Recomendaciones prácticas de la OIT sobre Pautas sobre formación en el sector portuario (2012)**.

Asimismo, establece la forma en la que dicha política se debe poner en marcha. Para ello deberá considerar el establecimiento de un Ciclo de formación del trabajador portuario basado en la adquisición de competencias en el que se tendrán en cuenta la elaboración del perfil de competencias, el análisis de las deficiencias, los planes de formación individuales, los programas de formación profesional y los sistemas de evaluación y homologación.

El **Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) 2006**¹⁰⁹ también regula el tema de la formación, pero en el presente estudio no quedaría correctamente encuadrado ya que se refiere al personal embarcado más que al portuario propiamente dicho.

Por lo que respecta al acervo normativo europeo la única referencia localizada en materia formativa en relación con los servicios portuarios radica en el **Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos**. Así, en su artículo 14 establece que los prestadores de servicios portuarios velarán por que los trabajadores reciban la formación necesaria para adquirir los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en los aspectos sanitarios y de seguridad, y por que los requisitos de formación se actualicen regularmente para hacer frente a los desafíos de la innovación tecnológica¹¹⁰.

6.2 Normativa española en materia de formación preventiva en la estiba

Las antiguas SAGEP, conforme al modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios que les era de aplicación con anterioridad a su derogación,

¹⁰⁹ Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2006

¹¹⁰ Desde 2009 la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF) defendía que se debe fomentar la idea de un reconocimiento mutuo de las cualificaciones en la industria portuaria europea (es decir, la propuesta de la Comisión de tener un conjunto de requisitos comunes de formación de los trabajadores portuarios), se debe inspirar del concepto de normas de formación de calidad o de normas de referencia y no de normas mínimas (Turnbull, 2009), cosa que, hasta la fecha no se ha implementado.

tenían como objeto, entre otros, la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las actividades que integran el servicio de manipulación de mercancías¹¹¹.

Asimismo, dichas SAGEP estaban obligadas a destinar anualmente como mínimo el 1% de su masa salarial a la formación continua de sus trabajadores para garantizar su profesionalidad.¹¹²

En la actualidad, como consecuencia de la desaparición de dichas SAGEP, como tales, hace que tengamos que reubicar la regulación que en materia de formación preventiva sería de aplicación a los nuevos proveedores de personal para la realización de servicios portuarios de manipulación de mercancías: Centros Portuarios de Empleo y a las ETT.

En la línea expresamente sugerida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se contempla la creación de los Centros Portuarios de Empleo cuyo objeto será precisamente el empleo regular de los trabajadores portuarios en el servicio portuario de manipulación de mercancías, así como su formación y cesión temporal a empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de servicios comerciales portuario¹¹³. Operarán, pues, como ETT específicas para el sector precisando la autorización de la Administración laboral exigida para las ETT por la legislación vigente.

Por ello, hay que recordar la regulación aplicable a la materia formativa de las ETT que será común a la de los CPE.

Antes de nada, habría que indicar que las funciones de formación de los ETT/CPE serán únicamente proporcionadas a su propio personal, es decir, no podrán impartir

¹¹¹ Artículo 142 TRLPEMM, en su versión antigua ya derogada.

¹¹² Artículo 152 TRLPEMM, en su versión antigua ya derogada.

¹¹³ Exposición de Motivos III RDL-RTSP

formación al personal de servicio portuarios de manipulación de mercancías contratado, por ejemplo, por las empresas estibadoras¹¹⁴.

Dentro de la información que deben contener los contratos de puesta a disposición se deberá incluir necesariamente los resultados de la evaluación de riesgos del puesto de trabajo a cubrir, por lo que se refiere a la formación en materia de prevención de riesgos laborales que debe poseer el trabajador¹¹⁵.

Las ETT/CPE deberán asegurarse de que el trabajador, previamente a su puesta a disposición de la empresa estibadora, posee la formación teórica y práctica en materia preventiva necesaria para el puesto de trabajo a desempeñar. Así como acreditar documentalmente a la empresa estibadora que el trabajador puesto a su disposición ha recibido las informaciones relativas a los riesgos y medidas preventivas, posee la formación específica necesaria¹¹⁶.

A tal fin, la ETT/CPE comprobarán fehacientemente que la formación del trabajador es la requerida y que se encuentra actualizada y adaptada a la evolución de los equipos y métodos de trabajo y al progreso de los conocimientos técnicos. En caso contrario, deberá facilitar previamente dicha formación al trabajador, con medios propios o concertados, durante el tiempo necesario, que formará parte de la duración del contrato de puesta a disposición pero será previo, en todo caso, a la prestación efectiva de los servicios.

Si resultase necesario un especial adiestramiento en materia preventiva en el puesto de trabajo, esta parte de la formación podrá realizarse por la empresa de trabajo temporal en la propia empresa usuaria, antes del comienzo efectivo del trabajo. Esta formación podrá también ser impartida por la empresa estibadora, con cargo a la ETT/CPE, previo acuerdo escrito entre ambas empresas. Nos surge la duda sobre si esta posibilidad estaría alineada o no con el hecho de que, además del Certificado de

¹¹⁴ Según art. 1.2 Real Decreto 417/2015, de 29 de mayo

¹¹⁵ Según art. 2.2.c Real Decreto 216/1999, de 5 de febrero

¹¹⁶ Según art. 3 Real Decreto 216/1999, de 5 de febrero

Profesionalidad exigido por el artículo 3 del RDL-RTSP, se requerirá, en todo caso, la realización de unas prácticas profesionales no laborales en instalaciones portuarias en los términos que reglamentariamente se determine. No obstante, tendremos que esperar a dicha regulación reglamentaria para ver en qué términos se pronuncia.

Finalmente referenciaremos que traer a colación la obligación del artículo 12 Ley 14/1994, en orden a que las ETT/CPE estarán obligadas a destinar anualmente el 1% de la masa salarial a la formación de los trabajadores contratados para ser cedidos a empresas estibadoras, sin perjuicio de la obligación legal de cotizar por formación profesional. Dicha obligación fue incrementada en un 0,25% adicional, de acuerdo con el artículo 49 del V Convenio colectivo estatal de empresas de trabajo temporal, publicado por Resolución de la Dirección General de Trabajo de 23 de enero de 2008¹¹⁷. La duda sería ¿aplicaría dicho 0,25% a los CPE al estar sometidos a la misma normativa que las ETT? a este respecto tendremos también que esperar al desarrollo reglamentario pero, al menos inicialmente, entendemos que no, ya que dicha obligación es convencional y no legal, así como por el hecho de que los CPE pudieran considerarse como no incluidos en el ámbito subjetivo de aplicación del V Convenio colectivo estatal de empresas de trabajo temporal.

Pero además de la regulación legal propiamente dicha, tendremos que revisar la regulación convencional. Quizás lo más relevante de la regulación convencional en materia de formación preventiva en el sector de la estiba es que queda relegada a lo que es la formación tendente a la cualificación y capacitación profesional puramente dichas, aunque en la conformación de ambas se incorporan conocimientos en materia preventiva, y, en general, a vertientes más relacionadas con las condiciones socio-laborales del personal de la estiba.

¹¹⁷ Según Consulta de 25 de enero de 2010 de la Dirección General de Trabajo que analizaba la obligación de destinar anualmente el 1% de la masa salarial, sin perjuicio de la obligación de cotizar por Formación Profesional, entiende que destinar dicho porcentaje del 1,25% no agota el deber de formación ni asegura la suficiencia del cumplimiento de la obligación formativa. Así, en materia de prevención de riesgos laborales es claro que la obligación de formación no es identificable con un coste formativo concreto, sino que tal formación deberá ser adecuada y suficiente para que el trabajo pueda ser desarrollado en condiciones de salud y seguridad, teniendo en cuenta en particular los riesgos a los que vaya a estar expuesto el trabajador (Thomson Reuters, 2010).

Asimismo, habría que reseñar la práctica inexistencia de una regulación suficiente en materia formación, en general y preventiva en particular, sobre innovaciones tecnológicas a pesar de los cambios que se van introduciendo en el sector y los que se esperan en un futuro.

La fuente troncal desde la que emana la regulación en materia de formación es el **IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria**. En él se recogen las siguientes cuestiones que procedemos a enunciar. Esta se localiza, básicamente, en sus artículos 6 y 13, así como en otros más diseminados en el citado Convenio Colectivo.

Procedimientos de ingreso de personal: Deberán realizarse a través de la Categoría Grupo 0, o a través de otras Categorías pero siempre que no existieran posibilidades de promoción y, por tanto, no hubiera sido posible la formación profesional adecuada de los trabajadores interesados en dichos ascensos -que deberá ser facilitada por las SAGEP con tal finalidad-.

Condiciones de los nuevos ingresos: Se establece una formación previa basada en un periodo de prueba de 132 turnos efectivos. Las empresas, la representación laboral y la Comisión de Formación de cada Puerto podrán informar sobre la formación de cada trabajador a prueba. En todo caso, cuando la Comisión Paritaria Sectorial Estatal tuviera que emitir informe en caso apertura de procesos de nuevos ingresos, basará su decisión, entre otras cuestiones, el cumplimiento de las exigencias de formación y aptitud requeridas para cada puesto de trabajo.

Movilidad funcional de los trabajadores del Grupo 0: Cuando no exista personal disponible en otros grupos profesionales haciendo uso de la movilidad, polivalencia y realización de jornada de 12 horas, el personal del Grupo 0 que posea la formación y cualificación necesarias, aunque se esté en proceso de formación, podrá ser nombrado en régimen de polivalencia funcional para la realización de tareas de los grupos superiores I y II. Asimismo, el personal Grupo 0 podrá realizar las tareas del grupo

profesional III que –por su simplicidad y previa la adecuada formación– se identifiquen y convengan detalladamente mediante acuerdo colectivo en cada puerto.

Periodo de formación en categorías profesionales de ingreso: Los trabajadores de ingreso deberán realizar las acciones formativas teórico-prácticas que se indiquen y concreten en el Plan de Formación de cada SAGEP. Su duración se establece en la realización efectiva de 726 turnos de trabajo en un período máximo de 3 años. Al término del proceso de formación el trabajador será sometido a las pruebas objetivas que se establezcan en la SAGEP de cada puerto. Será causa de extinción del contrato la negativa del trabajador a someterse a las pruebas objetivas que acrediten el resultado de la formación y, en consecuencia, su capacitación profesional y, en su caso, la no superación de las mismas con aprovechamiento.

Sistemas de clasificación y promoción profesional: Las SAGEP organizarán e impartirán, por si mismas o mediante la contratación de servicios que estime necesarios o convenientes, la formación profesional necesaria para mantener un alto nivel de profesionalidad entre los estibadores portuarios. Asimismo, asumirá como consecuencia de la delegación indicada anteriormente la expedición de certificaciones de formación y acreditará las Especialidades correspondientes.

Planes Permanentes de Formación Profesional: Para ello se asume el IV Acuerdo Nacional de Formación de 1 de febrero de 2006¹¹⁸ y el Acuerdo Estatal de Formación Continua para el Sector de Estiba. También se constituirá una Comisión de Formación Sectorial de ámbito estatal. Asimismo, se acuerda la constitución de Comisiones Paritarias de Formación en cada puerto.

Medidas disciplinarias: Se considera infracción grave la negativa del trabajador a recibir los cursos de formación organizados por la SAGEP, para alcanzar una adecuada cualificación profesional a su puesto de trabajo.

¹¹⁸ Acuerdo de prórroga suscrito el 27 de diciembre de 2010 (BOE, de 2 de febrero de 2011), hasta la firma del IV Acuerdo Nacional de Formación en aquel momento en negociación.

Tras haber analizado la regulación convencional a nivel de puertos locales seguimos manteniendo los comentarios hechos al principio de este epígrafe ya que, lejos de incluir novedades, establecen regulaciones traspuestas del IV Acuerdo Marco o bien remisiones directas al mismo. Por reseñar las poco relevantes novedades en estos ámbitos negociales, podemos indicar la creación de órganos adicionales en cada puerto como los Comités de Formación, los Coordinadores de Formación o las Comisiones de Formación, así como normas concretas en relación con el profesorado o con la constitución en alguna SAGEP de un Centro de Formación Portuaria como tal¹¹⁹.

A continuación, procederemos a analizar los **requerimientos preventivos en la Formación habilitadora** para el desarrollo de servicios portuarios de manipulación de mercancías ¹²⁰.

¹¹⁹ Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria en el puerto de A Coruña afectadas por el ámbito personal del presente Convenio 2012-17 (arts. 3.3, 36 y 37 y Capítulo 6); Convenio Colectivo Sociedad Estatal de Estiba del puerto de Alcadia 1993-97 (Capítulo 6); Convenio Colectivo de Sociedad de estiba y desestiba del puerto de Algeciras- La Línea 2008-17 (arts. 54, 68, 74, 75, 79, 83, 93, 96, 97, 99, 101, 103, 105, 106 y Capítulo 10); Convenio Colectivo para el sector portuario de estiba de Alicante (arts. 36, 37 y 40); Convenio Colectivo de trabajadores portuarios de Almería 2006-11 (arts. 8 y 39); Convenio local del sector de estiba y desestiba del puerto de Avilés 2013-18 (art. 32); Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales de los estibadores portuarios en el puerto de la Bahía de Cádiz 2014-19 (arts. 48, 49 y 51); Convenio Colectivo dos estibadores portuarios do porto de Ferrol 2013-17 (arts. 28, 30 y 34); Convenio Colectivo de estiba y desestiba del puerto de Gijón 2014-15 (arts. 6, 30 y 31); Convenio Colectivo de la sociedad estatal de estiba y desestiba del puerto de Huelva 1996-98 (art. 32); Convenio Colectivo de la Sociedad estatal de estiba y desestiba del Puerto de la Luz y de Las Palmas 2002-06 (arts. 9.3, 27, 38); Convenio Colectivo de la sociedad de estiba y desestiba del puerto de Málaga 1995-96 (art. 33); Convenio Colectivo de la sociedad de estiba y desestiba del puerto de Melilla 1995-98 (art. 21); Convenio Colectivo de la sociedad de estiba y desestiba del puerto de Motril 2006-07 (art. 13, 24 Y 38); Convenio Colectivo de la sociedad d estiba y desestiba del puerto de Palma de Mallorca 2001-06 (art. 11.5 y Disposición Adicional 2); Convenio Colectivo de la sociedad de estiba y desestiba del puerto de Pasajes 2000-04 (art. 13, 17 Y 18); Convenio Colectivo de estiba y desestiba de Pontevedra 2011 (art. 23); Convenio Colectivo de estiba y desestiba del puerto de Sagunto 1996-97 (art. 24); Convenio Colectivo del sector portuario del puerto de Santander 2012-18 (art. 34); Convenio Colectivo para la regulación de las relaciones laborales del sector de la estiba y desestiba de la provincia de Tarragona 2012-14 (arts. 13, 14, 39, 41 y 45); Convenio Colectivo de estibadores portuarios Santa Cruz de Tenerife 2008-10 (arts. 8 y 9); Plataforma Convenio Colectivo estiba portuaria del puerto de Valencia (arts. 12, 15, 24, 26, 39 y 47)

¹²⁰ No se analiza, simplemente se enuncia, la Resolución de 11 de abril de 2011, de Puertos del Estado por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector por el que se aprueba el contenido mínimo de las pruebas de aptitud psicofísica para acreditar la idoneidad de los trabajadores

En esta materia tendremos que diferenciar la regulación aplicable con anterioridad al Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, y la que lo es a partir de dicha fecha.

Comenzando por el primer ítem temporal indicado y por lo que respecta a la **Cualificación Profesional** -es decir, estamos hablando del Subsistema de Formación Profesional Reglada-, habría que partir de lo establecido en el artículo 153 y 154 la ley TRLPEMM¹²¹. Dichos preceptos tuvieron desarrollo en el **Real Decreto 1033/2011, de 15 de julio, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cuatro cualificaciones profesionales de la familia profesional Marítimo-Pesquera**¹²². Entre dichas Cualificaciones Profesionales se encontraba la **Cualificación Profesional de operaciones portuarias de estiba y desestiba de buques, MAP593 de nivel II**. Posteriormente se publicó la **Orden FOM/2297/2012, de 23 de octubre**¹²³, por la que se determinan las titulaciones de Formación Profesional exigibles para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías al no existir una titulación propia.

De ahí que, aquellas personas que poseyeran una de las 18 titulaciones relacionadas en dicha Orden FOM/2297/2012, sus equivalentes o aquellas que, en su caso la sustituyan, podrían acceder al desarrollo de dichos servicios de manipulación de mercancías.

No obstante, ¿qué pasaba con aquellos trabajadores que no disponían de tal formación?

que deseen desarrollar actividades que integren el servicio de manipulación de mercancías (BOE núm. 104, de 2 de mayo de 2011).

¹²¹ Actualmente derogados por el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo.

¹²² BOE núm. 186, de 4 de agosto de 2011

¹²³ BOE núm. 259, de 27 de octubre de 2012

En tal supuesto, tendríamos que derivar nuestro análisis al Subsistema de Formación Profesional para el Empleo¹²⁴. En 2013 se publicaba el **Certificado de Profesionalidad MAPN712** mediante el Anejo VIII del **Real Decreto 988/2013, de 13 de diciembre, por el que se establecen nueve certificados de profesionalidad de la familia profesional Marítimo-Pesquera que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad**¹²⁵.

Es en base a dicho Certificado de Profesionalidad, y en aplicación del **Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral**¹²⁶, lo que permitiría a ese colectivo de trabajadores eventuales que no dispusieran de la formación reglada más arriba indicada y que no estuvieran excluidos de tener que acreditar dicha profesionalidad, el poder acceder a la prestación de dichos servicios portuarios de manipulación de mercancías en tanto que dispondrían de una posible homologación de las competencias profesionales necesarias utilizando, para ello, el reconocimiento de su experiencia laboral, formación autodidacta o la conseguida por vías no formales de aprendizaje.

Hay que matizar, que ni las SAGEP ni los centros de formación sindicales tienen competencias para acreditar o certificar la formación que impartían, así como que, para los Certificados de Profesionalidad, y entre ellos el MAPN712, las convocatorias para la acreditación de la experiencia laboral ex **RD 1224/2009**, tiene sólo las dos vías siguientes¹²⁷: **a)** Las administraciones competentes (nacional o de Comunidad

¹²⁴ Estructurado en base a la Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional (BOE núm. 147, de 20 de junio de 2002), Real Decreto Legislativo 3/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Empleo (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2015), Real Decreto 1128/2003, de 5 de septiembre, por el que se regula el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales (BOE núm. 223, de 17 de septiembre de 2003), Real Decreto 694/2017, de 3 de julio, por el que se desarrolla la Ley 30/2015, de 9 de septiembre, por la que se regula el Sistema de Formación Profesional para el Empleo en el ámbito laboral (BOE núm. 159, de 5 de julio de 2017).

¹²⁵ BOE núm. 32, de 6 de febrero de 2014

¹²⁶ BOE núm. 205, de 25 de agosto de 2009

¹²⁷ En SAGEP Algeciras se generó un conflicto en 2014 cuando, para obtener la cualificación profesional MAP593, se gestionó a través de la Junta de Andalucía -véase Orden de 20 de mayo de 2014 de La Junta de Andalucía, Consejería de Educación, Cultura y Deporte- un proceso de reconocimiento de la experiencia laboral de una serie de trabajadores portuarios carentes de titulación necesaria para acceder al servicio de manipulación de mercancías

Autónoma en función que tuvieran estas asumidas dichas competencias) realizarán la convocatoria pública del procedimiento de evaluación y acreditación de las competencias profesionales; y **b)** Las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, en cada ámbito territorial, podrán solicitar, a la Administración General del Estado o a la administración competente en cada Comunidad Autónoma, la realización de convocatorias específicas para dar respuesta tanto a las necesidades de determinadas empresas, sectores profesionales y productivos, como las de colectivos con especiales dificultades de inserción y/o integración laboral.

Finalmente, en pura materia preventiva, sólo nos queda remarcar el contenido preventivo de cada una de las 4 **Unidades de Competencia** de la Cualificación Profesional MAP593¹²⁸:

- **UC1955-** *MANIPULAR MERCANCÍAS CON MEDIOS MECÁNICOS EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS DE CARGA, ESTIBA, DESCARGA, DESESTIBA Y TRANSBORDO* (Contexto Profesional Informativo): Normativa de prevención de riesgos laborales. Evaluación de riesgos y manual de prevención de riesgos laborales en el manejo de medios mecánicos para la estiba.
- **UC1956-** *MANIPULAR MERCANCÍAS CON MEDIOS MANUALES EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS DE CARGA, ESTIBA, DESCARGA, DESESTIBA Y TRANSBORDO* (Contexto Profesional Informativo): Normativa de prevención de riesgos laborales, evaluación de riesgos laborales, manual de prevención de riesgos laborales en las tareas de estiba y trunca, manuales de utilización de equipos de protección individual, manuales de utilización de equipos de seguridad, manual de señalización, código de identificación de mercancías peligrosas. Manual de manipulación de mercancías, manuales de utilización de herramientas o equipos de desplazamiento, carga, descarga, estiba y desestiba, trincaje y destrincaje.

(<http://www.puertosynavieras.es/noticias.php/Error-humano-o-fallo-intencionado.-cl.-estiba-algeciras-sagep-puertos/58269>). Y en el Puerto de Valencia también hubo conflicto cuando la representación laboral exigió a RANDSTAD la contratación de personal sin formación o certificado de profesionalidad (<http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2016/03/12/56e4534ae2704eaa3c8b4673.html>).

¹²⁸ Véase <http://iforem.forem.es/incual/visor/cualificacion.asp?idFamilia=2&idCualificacion=653>

- **UC1957-** *MANIPULAR MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS DE CARGA, ESTIBA, DESCARGA, DESESTIBA Y TRANSBORDO* (Contexto Profesional Informativo): procedimientos sobre prevención de riesgos laborales, planes de emergencias y primeros auxilios, recomendaciones y normativa sobre mercancías peligrosas, código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga.
- **UC0807-** *COMUNICARSE EN INGLÉS CON UN NIVEL DE USUARIO EN ACTIVIDADES DE CARGA, ESTIBA, DESCARGA, DESESTIBA Y TRANSBORDO* (Contexto Profesional Informativo): Normativa sobre riesgos laborales y emergencias. Normativa sobre mercancías peligrosas.

Respecto de cómo quedaría este tema a partir de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, hay que indicar que son plenamente vigentes las indicaciones que hemos hecho en relación con el Subsistema de Formación Profesional para el Empleo, ya que los requisitos de Cualificación Profesional ya no son perentorios. Y es que el art. 3 RDL-RTSP establece como requisitos de capacitación de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías: **1.** Deberán ser realizadas por trabajadores que hayan obtenido el Certificado de Profesionalidad establecido en el Anejo VIII (Operaciones portuarias de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo) del Real Decreto 988/2013, de 13 de diciembre, por el que se establecen nueve certificados de profesionalidad de la familia profesional marítimo-pesquera. El Certificado indicado anteriormente requerirá en todo caso la realización de unas prácticas profesionales no laborales en instalaciones portuarias en los términos que reglamentariamente se determine; y, **2.** No serán exigibles los requisitos del Certificado de Profesionalidad a los que se refiere el apartado anterior a los trabajadores que se encuentren en los siguientes supuestos a la entrada en vigor de este real decreto-ley: **a)** Los que acrediten haber realizado con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley más de 100 jornadas de trabajo en el servicio portuario de manipulación de mercancías en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, así como en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del

artículo 2.g) del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo¹²⁹. Dicha acreditación deberá ser homologada por Puertos del Estado.; y, **b)** El personal del buque que realice a bordo dichas actividades en las situaciones y condiciones permitidas en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Tras el desarrollo del presente Capítulo creemos haber sintetizado, por lo que se refiere a la normativa española, la drástica evolución que ha sufrido el sector de la estiba portuaria en materia formativa una vez ha entrado en vigor el RDL-RTSP, las dudas razonables que quedan por resolver a la espera del desarrollo reglamentario de dicho RDL-RTSP y, finalmente, el escaso uso que se le da a la regulación convencional a la hora de desarrollar un área tan estratégica, como lo es la formación, en materia de prevención de riesgos laborales en el sector de la estiba portuaria.

¹²⁹ Se establece que

las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realizasen por una empresa estibadora (artículo 2.g Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo).

CAPITULO 7

MEDIDAS DE EMERGENCIA Y RIESGOS GRAVES E INMINENTES

7. MEDIDAS DE EMERGENCIA Y RIESGOS GRAVES E INMINENTES

7.1 Medidas de emergencia

La normativa preventiva general en materia de medidas de emergencias, básicamente establecida en la **LPRL** y en su normativa de desarrollo, le es de plena aplicación al sector portuario de manipulación de mercancías¹³⁰.

Asimismo, también debe considerarse como aplicable a dicho sector la normativa general en materia de protección civil.¹³¹

Pero la normativa que es más específicamente aplicable a este sector es:

- **Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.**
- **Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**

Centrándonos en las especificidades de la normativa más particular de este sector, procederemos a analizar algunas de las cuestiones más relevantes establecidas en las últimas dos normas que acabamos de mencionar.

Las funciones de control de emergencias a nivel del Puerto en su globalidad no sólo le son propias a las correspondientes **Autoridades Portuarias**¹³² sino que trascienden lo

¹³⁰ Según artículos 14.2, 20, 24.2, 31.3.e, 33.1.c LPRL y los artículos 9, 35.1.e, 36.1.f RSP.

¹³¹ Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil (BOE núm. 164, de 10 de julio de 2015) y Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia (BOE núm. 72, de 24 de marzo de 2007).

puramente preventivo para afectar también a temas medio ambientales y de seguridad, estableciéndose como herramienta para ello los Planes de Emergencia y Seguridad¹³³.

No obstante, todos los **prestadores de servicios portuarios** en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, deberán, entre otras cuestiones, aceptar la necesaria cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias¹³⁴.

Cuando se traten de mercancías peligrosas, en el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, se establece la figura del **Operador del Muelle o Terminal** como responsable de las operaciones de carga o descarga de una mercancía peligrosa determinada, que recabará la información sobre la misma, recibida con la solicitud de admisión al puerto, que le será facilitada por el Director del puerto o, en su caso, por el Capitán del puerto quienes, asimismo, le harán las recomendaciones que estimen procedentes, instruyéndole, especialmente, sobre las medidas a tomar en caso de emergencia¹³⁵.

Una vez concretado el alcance subjetivo de las funciones de control de emergencias en los puertos, a continuación, nos centraremos en los aspectos objetivos de dichas funciones de control de emergencias.

La regulación de las condiciones en que deben llevarse a cabo la admisión, manipulación y almacenamiento de las mercancías peligrosas en los puertos, de

¹³² Según artículo 26.1.j TRLPEMM y artículo 123 Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

¹³³ Según artículo 63.3 y 65 TRLPEMM.

¹³⁴ Según artículo 110 TRLPEMM.

¹³⁵ Su regulación está enmarcada en los artículos 29, 30 y 31 Real Decreto 145/1989.

acuerdo con las recomendaciones de la OMI¹³⁶, fue el objetivo del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

En materia de manipulación de mercancías peligrosas el citado Real Decreto recoge para cada uno de los siguientes tipos de mercancías peligrosas una serie de medidas precisas tanto de manipulación, propiamente dichas, de almacenamiento y medidas de emergencia. La relación de tipos de mercancías peligrosas antes comentada es la siguiente (a la que se añadirán los Hidrocarburos, gases licuados y productos químicos a granel): Clase 1. Explosivos; Clase 2. Gases: Comprimidos, licuados o disueltos a presión; Clase 3. Líquidos inflamables; Clase 4. Sólidos inflamables y otras sustancias inflamables; Clase 5. Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos; Clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas; Clase 7. Materiales radiactivos; Clase 8. Sustancias corrosivas; Clase 9. Sustancias peligrosas varias.

En materia de formación respecto de mercancías peligrosas, se debe estar a las cuestiones indicadas a continuación¹³⁷.

¹³⁶ Según la Exposición de Motivos del Real Decreto 145/1989, el documento «Seguridad en el Transporte, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en las Áreas Portuarias» y el Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), en cuyo capítulo VII regula el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima con la inclusión de una norma relativa al referido capítulo en la que se declara de obligado cumplimiento el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) de la OMI, para los buques nacionales o extranjeros que carguen o descarguen mercancías peligrosas en los puertos españoles. Existen igualmente los Códigos ADR y TPC, y los RID y TPF que regulan el transporte internacional y nacional de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril, respectivamente.

¹³⁷ La regulación de la formación en materia de mercancías peligrosas a los operadores de Muelles o Terminales así como al personal portuario que manipule las mismas, se encuentra en la Orden de 30 de mayo de 1990 por la que se establecen las condiciones de los cursos de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas en los puertos de interés general (BOE núm. 134, de 5 de junio de 1990) y en la Resolución de 5 de abril de 2016, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación a Formación Industrial y Medioambiental para impartir cursos de operadores de muelle o terminal que manipulen mercancías peligrosas y cursos de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas para los componentes de las organizaciones de los puertos (BOE núm. 111, de 7 de mayo de 2016).

Por un lado, los Operadores de Muelles o Terminales, pertenecientes a las empresas estibadoras, deberán estar en posesión de un Certificado que acredite haber realizado con aprovechamiento un curso específico sobre manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas con referencia especial a la prevención de riesgos y la intervención inmediata en el control de las emergencias que puedan originarse¹³⁸.

Y, por otro lado, el personal portuario deberá realizar cursos específicos en tanto que componentes de las organizaciones de los puertos que deben intervenir en la manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como las emergencias que puedan originarse¹³⁹.

Si analizamos la normativa convencional, lo más relevante es que en el IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, nada se recoge en materia de mercancías peligrosas o planes de emergencia.

Sin embargo, en algunos Convenios Colectivos locales sí que se desarrolla alguna regulación al respecto aunque, con carácter general, no establecen obligaciones novedosas, adicionales y/o especiales a las legalmente exigibles. Si hubiera alguno que pudiéramos destacar, citaríamos el Convenio Colectivo de la Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Algeciras-La Línea 2008-2017, por ser el que mayor número de artículos dedica a estos asuntos¹⁴⁰.

Continuaremos este epígrafe haciendo, siquiera, una breve referencia a cómo estaría regulada una situación de emergencia en caso de que se produjera en un buque atracado en puerto sobre el que se está operando en trabajos de estiba y desestiba de

¹³⁸ Según el artículo 133 Real Decreto 145/1989.

¹³⁹ Según el artículo 134 Real Decreto 145/1989.

¹⁴⁰ Art. 44. Buques con emergencia (con carácter más salarial que en materia de emergencias); Art. 85. Primeros auxilios y Planes de Emergencia; Art. 86. Situaciones de emergencia en accidentes laborales; Anexo IV.13. Supervisores de Muelle. Previamente al comienzo de la operación confirmará con el 1.er Oficial/Oficial de Guardia que no hay ningún requerimiento especial por parte del barco en cuanto al destrincaje/trincaje de la carga, así como le hará entrega al mismo de la documentación relativa a la operación (manifiestos de mercancías peligrosas, contenedores frigoríficos, planos de carga, etc.).

contenedores, por cuanto quedarían involucrados tanto la tripulación, el personal de servicios portuarios de manipulación de mercancías y el de la empresa estibadora.

Si el buque fuera español -aunque es una posibilidad que prácticamente no existe cuando hablamos de portacontenedores- el MLC 2006 ha sido cumplido en España con la normativa que se relaciona en la web del Ministerio de Fomento¹⁴¹. Entre dicha normativa, por lo que respecta a la Regla 4.3 dicho Convenio Internacional (Salud y seguridad y prevención de accidentes)¹⁴² se aplica el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la mar (SOLAS 74/78); el Anexo I relativo al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS); la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales: artículos 14, 15, 16, 18 y 19; el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención: artículos 3 al 7; y, finalmente, la Orden TAS 2926/2002, por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de accidentes de trabajo y se posibilita su transmisión por procedimientos electrónicos.

Por ello, en caso de darse una emergencia, la normativa aplicable sería homogénea a los tres colectivos de personal antes indicados.

No obstante, cuando el buque fuera de bandera extranjera aunque de un país que hubiera ratificado el MLC 2006, la situación sería similar, que no igual, a la antes indicada.

Y ello es así, ya que la *Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes-* del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) establece en su **parte de obligado cumplimiento** que todo Miembro

¹⁴¹ Véase el acceso web revisado el 09.12.2017:

http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/marina_mercante/_informacion/normativa/ctm2006/default.htm

¹⁴² En relación con la regulación de las inspecciones de buques en materia de MLC 2006 para buques españoles se contiene en el RD Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles (BOE núm. 111, de 9 de mayo de 2015)

deberá asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico. Para ello, la legislación u otras medidas que adopten deberán incluir, entre otras, las siguientes: **a)** la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar; **b)** precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques; **c)** programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo.

Lo que sucede es que la concreción de bastantes de dichas circunstancias se recogen en la **parte recomendable** de dicho precepto, en la que las disposiciones a adoptar por los estados miembros deberían tener en cuenta, entre otros, el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, 1996 y que en las orientaciones nacionales relativas a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, se tendrían que abordar, entre otras, las respuestas ante emergencias y accidentes.

Es decir, si bien los Estados Miembros tendrán una política y principios programáticos comunes en materia de prevención de riesgos laborales y, entre ellas, respecto de emergencias, la concreción de dichas medidas sólo han sido establecidas como recomendables cuando hablamos de principios concretos de emergencias, por lo que se deja un considerable margen de flexibilidad para dichos Estados Miembros, quedando algunos asuntos como las emergencias, al criterio de los Capitanes y/o la persona designada por ellos para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques.

Finalmente, habría que traer a colación el **Reglamento (CE) nº 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en**

la Comunidad del Código Internacional de Gestión de la Seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) número 3051/95 del Consejo¹⁴³, cuyo objetivo es mejorar la gestión de la seguridad en la explotación de los buques, así como la prevención de la contaminación procedente de los buques, requiriendo para ello: **a)** el establecimiento, la aplicación y el mantenimiento adecuado, por parte de las compañías, de sistemas de gestión de la seguridad, tanto a bordo de los buques como en tierra; y, **b)** el control de tales sistemas por las administraciones del Estado de abanderamiento y del Estado del puerto.

Para ello, se establece con dicho Código IGS las **prácticas de seguridad** en las operaciones del buque y en el medio de trabajo, tomar precauciones contra todos los riesgos señalados y mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

En relación con el **personal de tierra** se señala que a fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía debe designar, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

Por otra parte, reseñar lo establecido en las enmiendas al Código IGS, adoptadas en Londres el 21-6-2013 mediante **Resolución MSC.353(92)**, con fecha de entrada en

¹⁴³ DOCE núm. 64, de 4 de marzo de 2006. Sólo será de aplicación a: **a)** buques de carga y de pasaje que realicen viajes internacionales, con pabellón de un Estado miembro; **b)** los buques de carga y de pasaje que realicen exclusivamente viajes nacionales, con independencia de su pabellón; **c)** los buques de carga y de pasaje que presten servicios regulares de transporte marítimo con origen o destino en puertos de los Estados miembros, con independencia de su pabellón; **d)** las unidades móviles de perforación mar adentro que presten servicios bajo la autoridad de un Estado miembro.

vigor de 1-1-2015¹⁴⁴, en cuya norma enmendada 6.2 dictamina que la compañía debería asegurarse de que todo buque está dotado con gente de mar cualificada, titulada y con la aptitud física para el servicio, de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales, y dispone de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones en condiciones de seguridad a bordo.

7.2 Riesgos graves e inminentes

La regulación de los riesgos graves e inminentes en el sector portuario es totalmente común a la existente con carácter general. Como tal podemos enunciar los artículos 4.4, 9.1.f, 14, 21, 43.1 y 44 LPRL y el artículo 19.5 Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

En consecuencia, aunque pareciese algo difícil de entender, tras haber analizado la normativa convencional aplicable al sector portuario de manipulación de mercancías, podemos confirmar que nada queda regulado respecto de esta materia de vital interés para el trabajador.

¹⁴⁴ BOE núm. 127, de 28 de mayo de 2015

CAPITULO 8

VIGILANCIA DE LA SALUD

8. VIGILANCIA DE LA SALUD

La vigilancia de la salud no tiene en este sector una regulación específica ni tiene elementos que pudieran identificarse como diferenciadores.

Habría que recordar que, respecto de la vigilancia de la salud, los Convenios Colectivos no pueden establecer medidas en orden a realizar actuaciones de obligatoriedad de vigilancia de la salud. En todo caso, a lo único para lo que estarían habilitados sería para la concreción de las causas legales que permitirían dichas medidas de vigilancia de la salud. Por este motivo, en el elenco de Convenios Colectivos aplicables a dicho Sector no hay nada especialmente relevante.

No obstante, sí que habría que reseñar el sistema protocolizado para el control de drogas y alcohol que está implantado por el Anexo VII del Convenio Colectivo de la Estiba del Puerto de Algeciras 2008-2017, por ser el único implantado en este Sector. Las características esenciales de dicho Protocolo son las siguientes: Afectación al personal de SAGEP, las Estibadoras y las Contratas de estas; Obligatoriedad de someterse a los controles, considerándose falta grave la no asistencia a los mismos; Realización de controles en casos de accidente y siguiendo un procedimiento aleatorio por sorteo semanal; Seguimientos de los controles por los Delegados de Prevención y representantes de las empresas; Establecimiento de los niveles permitidos en droga y alcohol; Concreción de las consecuencias en caso de positivos; Sistemas de control y verificación de falsos positivos; Creación de un Equipo Técnico multidisciplinar y con participación adicional de la representación laboral y de las empresas; Programas sociales de seguimiento; Confidencialidad de los controles.¹⁴⁵

Asimismo, por lo que se refiere a casos de enfermedad profesional reconocida en este sector, habría que recordar los casos que fueron reconocidos como tales en Tarragona,

¹⁴⁵ Aunque algunos autores señalan posibles problemas de constitucionalidad de dichos controles (Igartua, 2018)

Barcelona o Cádiz con motivo de la manipulación de amianto por personal de servicios portuarios de manipulación de mercancías¹⁴⁶.

Dada la inespecificidad de este Capítulo por lo que se refiere al sector de la estiba, salvo los que se acaban de comentar anteriormente, se ha optado por relacionar toda la normativa que sería de aplicación a esta materia.

Así, le es de aplicación, entre otros, el artículos 20 a 23, 32 y 33 **Ley 33/2011**, de 4 de octubre, General de Salud Pública¹⁴⁷, artículos 10, 14.2, 14.5, 22.1, 28, 36.3 **LPRL**, artículo 12.2 **Real Decreto Legislativo 5/2000**, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, artículos 164, 243, 244 **Real Decreto Legislativo 8/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social¹⁴⁸, artículo 37.3.c, 38 y 39 **RSP**, artículo 3 **Real Decreto 843/2011**, de 17 de junio, por el que se establecen los criterios básicos sobre la organización de recursos para desarrollar la actividad sanitaria de los servicios de prevención¹⁴⁹, artículo 79.6 **Ley 36/2011**, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social¹⁵⁰, artículo 2.4 **Ley 41/2002**, de 14 de noviembre, básica reguladora de la autonomía del paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica¹⁵¹, artículo 2 **Ley Orgánica 3/1986**, de 14 de abril, de medidas especiales en materia de Salud Pública¹⁵², artículo 6 **Real Decreto 487/1997**, de 14 de abril, sobre Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud relativas a la Manipulación manual de Cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los Trabajadores¹⁵³, artículo 4 **Real Decreto**

¹⁴⁶ Véase los siguientes accesos web revisados el 09.12.2017:

https://www.elconfidencial.com/mercados/2008-10-16/conceden-pensiones-por-enfermedad-profesional-a-viudas-estibadores-tarragona_1023506/

<http://www.publico.es/actualidad/supremo-reconoce-enfermedad-laboral-cancer.html>

https://elpais.com/diario/2004/02/03/economia/1075762809_850215.html

http://estibadores.blogspot.com.es/2008_02_09_archive.html

¹⁴⁷ BOE núm. 240, de 5 de octubre de 2011

¹⁴⁸ BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015

¹⁴⁹ BOE núm. 158, de 4 de julio de 2011

¹⁵⁰ BOE núm. 245, de 11 de octubre de 2011

¹⁵¹ BOE núm. 274, de 15 de noviembre de 2002

¹⁵² BOE núm. 102, de 29 de abril de 1986

¹⁵³ BOE núm. 97, de 23 de abril 1997

488/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de Seguridad y Salud relativas al Trabajo con Equipos que incluyen Pantallas de Visualización¹⁵⁴, artículo 8 **Real Decreto 664/1997**, de 12 de mayo, sobre la Protección de los Trabajadores contra los Riesgos relacionados con la Exposición a Agentes Biológicos durante el trabajo¹⁵⁵, artículo 8 y Anexo II **Real Decreto 665/1997**, de 12 de mayo, sobre la Protección de los Trabajadores contra los Riesgos relacionados con la exposición a Agentes Cancerígenos durante el trabajo¹⁵⁶, artículo 6 y Anexo II **Real Decreto 374/2001**, de 6 de abril, sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo¹⁵⁷, artículos 21 a 26 **Orden de 20 de enero de 1956**, por la que se aprueba el Reglamento de Higiene y Seguridad Social en los trabajos realizados en cajones con aire comprimido¹⁵⁸, artículo 11 **Real Decreto 286/2006**, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido¹⁵⁹, **Real Decreto 396/2006**, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto¹⁶⁰, artículos 2, 39 a 47, 62, 63 y Disp Adic 1ª **Real Decreto 783/2001**, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre protección sanitaria contra radiaciones ionizantes¹⁶¹, artículo 8 **Real Decreto 1311/2005**, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas¹⁶², artículo 10 **Real Decreto 486/2010**, de 23 de abril, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a radiaciones ópticas

¹⁵⁴ BOE núm. 97, de 23 de abril de 1997

¹⁵⁵ BOE núm. 124, de 24 de mayo de 1997

¹⁵⁶ BOE núm. 124, de 24 de mayo de 1997

¹⁵⁷ BOE núm. 104, de 1 de mayo de 2001

¹⁵⁸ BOE núm. 33, de 2 de febrero de 1956

¹⁵⁹ BOE núm. 60, de 11 de marzo de 2006

¹⁶⁰ BOE núm. 86, de 11 de abril de 2006

¹⁶¹ BOE núm. 178, de 26 de julio de 2001

¹⁶² BOE núm. 265, de 5 de noviembre de 2005

artificiales¹⁶³, **Protocolos médicos específicos aprobados por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud¹⁶⁴.**

A modo de cierre del este Capítulo, no nos resta más que insistir en lo indicado al comienzo del mismo: la vigilancia de la salud no tiene en este sector una regulación específica ni tiene elementos que pudieran identificarse como diferenciadores.

¹⁶³ BOE núm. 99, de 24 de abril de 2010

¹⁶⁴ Manipulación manual de cargas (CISNS 12-4-1999), Pantallas de visualización de datos (CISNS 12-4-1999), Plomo (CISNS 12-4-1999), Cloruro de vinilo monómero (CISNS 25-10-1999), Amianto (CISNS 25-10-1999, revisión 26-2-2003 y 3ª edición 21-11-2012), Plaguicidas (CISNS 25-10-1999), Movimientos repetidos del miembro superior (CISNS abril 2000), Posturas forzadas (CISNS abril 2000), Neuropatías por presión (CISNS abril 2000), Asma laboral (CISNS 18-12-2000), Alveolitis alérgica extrínseca (CISNS 18-12-2000), Ruido (CISNS 18-12-2000), Agentes anestésicos inhalatorios (CISNS diciembre 2001), Silicosis y otras neumoconiosis (CISNS diciembre 2001), Agentes biológicos (CISNS diciembre 2001), Dermatitis laborales (CISNS 25-2-2003), Agentes citostáticos (CISNS 11-11-2003), Óxido de etileno (CISNS 11-11-2003), Radiaciones ionizantes (CISNS 11-11-2003).

CAPITULO 9

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

9. COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

La regulación aplicable a esta materia está contenida en el artículo 24 LPRL y en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales ¹⁶⁵.

La Coordinación de actividades empresariales a nivel portuario tiene múltiples sujetos y áreas de actuación. A continuación, analizaremos las que pueden existir de forma más habitual, centrándonos después en las que las Empresas Estibadoras deben desarrollar en concreto en materia de manipulación de mercancías.

Respecto de las primeras de ellas podemos indicar que:

En el caso de la prestación de **servicios generales portuarios** si los servicios se prestan por la Autoridad Portuaria y para su prestación requiere la contratación de terceras empresas, la Autoridad Portuaria tendrá la condición de empresa titular del centro de trabajo y, en consecuencia, tendrá que cumplir las obligaciones que en materia de coordinaciones empresariales establece el Real Decreto 171/2004 a las empresas titulares. En el caso de que la Autoridad Portuaria hubiera encomendado la gestión de alguno de esos servicios generales a un tercero, correspondería a éste por su condición de empresario titular del centro de trabajo, dar cumplimiento a la normativa de prevención de riesgos laborales.

En las **operaciones de atraque, desatraque y fondeo del buque**, el cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante la realización de esas operaciones corresponde al consignatario que actúe en representación del armador.

¹⁶⁵ Simplemente mencionaremos, sin analizarlo, el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción ya que sólo se aplicaría en este sector en caso de que se desarrollaran obras de construcción.

Por lo que respecta a la **prestación de servicios portuarios**, el cumplimiento de las obligaciones de coordinación responde la empresa prestadora del servicio.

No obstante, cuando, dentro de la prestación de servicios portuarios, nos referimos a **servicios de repostaje de combustible en buques**, debe cumplirse lo establecido en el Real Decreto 958/2002, de 13 de septiembre, sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general¹⁶⁶, ya que, si esos servicios se hicieran mediante camiones cisterna, o medios a flote -como las gabarras-, las Autoridades Portuarias establecerán en cada puerto: **a)** Los muelles e instalaciones y otros espacios de la zona de servicio del puerto en los que se podrá realizar este tipo de suministro; **b)** Los buques que pueden ser suministrados por este sistema; y, **c)** Condiciones de seguridad y de operación del suministro y requisitos de los suministradores. Todas estas cuestiones se desarrollarán en el siguiente epígrafe.

Asimismo, las Autoridades portuarias autorizarán el desempeño de la actividad de suministro mediante camiones cisterna o medios a flote, como las gabarras, a todas las empresas que lo soliciten, siempre que cumplan estas condiciones y requisitos, sin perjuicio de las competencias que sobre esta materia correspondan a las Comunidades Autónomas y otras Administraciones competentes.

Para los **Servicios de Señalización Marítima (SAN)**, si para su realización, prestados por la Autoridad Portuaria con sus propios medios personales, se contratara también a un tercero, la Autoridad Portuaria asume la condición de empresario titular del centro de trabajo.

En lo que respecta a la **realización de obras por cuenta de la Autoridad Portuaria**, será ésta la que asuma la condición de empresario principal, cuando contrata una obra correspondiente a su propia actividad (“proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados”), debiendo vigilar el

¹⁶⁶ BOE núm. 227, de 21 de septiembre de 2002

cumplimiento por el contratista de la normativa de prevención de riesgos laborales¹⁶⁷. La disposición adicional primera del Real Decreto 171/2004 establece que las obras incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1627/1997 se registrarán por lo establecido en el citado Real Decreto. (Prevencionar.com, 2016).

A continuación, analizaremos el caso concreto de la **Coordinación de Actividades Empresariales respecto de las Empresas Estibadoras**.

Según la normativa de aplicación a la Coordinación de Actividades Empresariales (en adelante CAE), las empresas pueden interactuar como concurrentes, como titulares del centro de trabajo, y como empresas principales respecto de contratas que desarrollan actividades propias de aquellas.

En el sector portuario, una empresa estibadora podría actuar meramente como **concurrente con otras en un mismo centro de trabajo** en tareas esporádicas fuera de la terminal, en zonas comunes sin acotar y de titularidad de la Autoridad Portuaria. En tal caso a todas las empresas concurrentes les sería de aplicación las obligaciones establecidas en el Capítulo II RD 171/2004.

El caso anterior no es muy habitual, a diferencia de otro supuesto como la **conurrencia de trabajadores de otras empresas contratadas con los propios trabajadores de la terminal y que desarrollen en su centro de trabajo obras o servicios que no correspondan con la propia actividad de la terminal portuaria donde la empresa estibadora actúa como titular**. Tomamos esta consideración cuando por motivos derivados de la propia actividad diaria, acceden empresas externas a la terminal, para realizar trabajos en su interior de cualquier índole, dándose la característica de haber sido contratadas, o no, por ella directamente. En tal caso, a todas las empresas concurrentes les sería de aplicación las obligaciones establecidas en el Capítulo III RD 171/2004.

¹⁶⁷ Artículo 10 RD 171/2004.

Esta situación se produce cuando se realizan, entre otras, las siguientes tareas en la terminal,

como son los trabajos de carga y descarga de mercancía (contenedores, granel, ro-ro, etc.) realizadas por empresas transportistas; controles de mercancía o trabajos de trincaje, inspecciones, mantenimiento de contenedores, etc. realizados por consignatarios o por empresas contratadas por éstos directamente; trabajos de mantenimiento realizados por empresas contratadas por Autoridad Portuaria, consignatarios, etc; inspecciones de contenedores en zona de revisión de las terminales; empresas amarradoras; trabajos de mantenimiento generales; trabajos de limpieza, seguridad, revisión de medios de extinción, etc. realizados por empresas de servicios; mantenimiento contratado por la terminal -pintura, electricidad, etc- (Generoso, 2011).

Al mismo tiempo, habría que indicar que puede darse la **conurrencia de trabajadores de otras empresas contratadas con los propios trabajadores de la terminal y que desarrollen en su centro de trabajo obras o servicios que sí correspondan con la propia actividad de la terminal portuaria donde la empresa estibadora actúa como titular**. En tal caso, a todas las empresas concurrentes les sería de aplicación las obligaciones establecidas en el Capítulo IV RD 171/2004.

Esta situación cabe que se produzca cuando la contratista realice actividades que constituyen el ciclo de producción de la empresa principal, es decir, todas aquellas que resulten necesarias para la organización del trabajo o el fin productivo empresarial -es lo que se denomina teoría de la indispensabilidad-. Igualmente, cuando se trata de tareas que son inherentes al ciclo productivo, de modo que sólo incluye los trabajos que corresponden a dicho ciclo de la empresa principal, en sentido estricto -teoría de la inherencia-. Por ejemplo, en una Terminal con un Departamento de Mantenimiento de Maquinaria Portuaria ¿la actividad de una contrata de la estibadora podría ser considerada como “*actividad propia*” si se encargara del mantenimiento preventivo de dicha maquinaria? la respuesta es afirmativa, de ahí la importancia preventiva de mantener una correcta CAE entre la Terminal y dichas Contratas.

Así mismo, habría que recordar que las relaciones de las empresas estibadoras con las SAGEP no es de empresa principal *versus* contrata, ya que, cuando se nombran estibadores por parte de la Terminal esta queda directamente responsabilizada de dichos trabajadores en materia preventiva. Por ello, no se puede solicitar CAE entre dichas empresas.

Por otra parte, en referencia a la documentación de CAE en el sector portuario hemos de mencionar los documentos contenidos en la **Guía de Buenas Prácticas en materia de CAE en el Puerto de Valencia**¹⁶⁸. Así, en el Anexo Final incluimos los documentos que se requieren para cada una de las situaciones expuestas con anterioridad. En los casos de mera concurrencia es aplicable el Anexo 11. Para los casos de concurrencia entre los trabajadores propios con los de las contratas que no realicen actividades propias de la Terminal en su centro de trabajo, habría que emplear los Anexos 1 a 8 y finalmente, para los casos de concurrencia entre los trabajadores propios con los de las contratas que sí realicen actividades propias de la Terminal en su centro de trabajo, los Anexos 1 a 10.

Dentro de lo que son las obligaciones CAE en las empresas estibadoras habría que realizar un especial análisis de una actividad en especial. Es visible que conlleva un elevado riesgo potencial de accidente, con posibles resultados muy graves, tanto por la relevancia intrínseca de sus consecuencias, como por la pluralidad de sujetos que pudieran verse afectados durante una operativa de carga y descarga de contenedores, como lo es **el avituallamiento de combustible a los buques**.

Antes indicábamos que las Autoridades Portuarias, respecto de dichas actividades de avituallamiento de combustible, establecerán en cada puerto las condiciones de seguridad y de operación del suministro, si bien son las empresas que desarrollaran dichas tareas las que se tendrían que encargar de la CAE.

¹⁶⁸ (Generoso, 2011)

No obstante, en dichas tareas no sólo están involucradas la Autoridad Portuaria y la empresa suministradora, sino también el buque, la Capitanía Marítima y la empresa estibadora.

Decíamos más arriba que las condiciones de seguridad a implementar en las actividades de avituallamiento de combustible dependen de cada puerto ya que no existen, a nivel nacional, ningún protocolo ni práctica específicas ni homogéneas para ello. Basándonos en las pautas establecidas para los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, por entender que son las más completas que se han localizado, detallaremos las condiciones generales para una operativa segura:

En el caso de repostaje de combustible con **gabarras**, se seguirán las reglas establecidas por la Autoridad Portuaria respecto de los siguientes ítems¹⁶⁹:

- Horario para la prestación del servicio de suministro.
- Condiciones de los Buques a prestar el servicio de suministro.
- Libro de servicios de suministro efectuados.
- Comunicación previa de los servicios a realizar al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria (C.C.E.)
- Comunicación al C.C.E. de inicio de maniobra por parte de la gabarra.
- Amarre del buque-tanque o gabarra al buque receptor.
- Elementos de conexión entre ambas naves.
- Obligaciones conjuntas de los responsables de la gabarra y del buque receptor.
- Lista de Comprobación gabarra-buque (Check List).
- Deber de negar la prestación del servicio por parte del Capitán o Patrón del buque-tanque o gabarra.
- Inicio de la operación de bombeo entre la gabarra y buque receptor.
- Comunicación de incidencias durante la operación de suministro.

¹⁶⁹ Se considera como ejemplo y se toma como referencia el Pliego de Condiciones Particulares regulador de la prestación del servicio de suministro de combustible a buques mediante buque-tanque o gabarra en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía (Autoridad Portuaria de Valencia, 2016)

- Finalización de la operación de suministro.
- Comunicación al C.C.E. de la finalización de la operación de suministro.
- Remisión de la Lista de Comprobación (Check List) a la Capitanía Marítima.
- Condiciones especiales para servicios de suministro a prestar en aguas de la Zona II del puerto.
- Posibles modificaciones de las prescripciones obligatorias para la prestación del servicio objeto de la autorización.
- Condiciones especiales para servicios de suministro a prestar a buques portacontenedores. Nos detendremos aquí para indicar que las actividades de repostaje podrán realizarse siempre que se cumplan los siguientes requisitos, incluyendo los de CAE:

1º. No se realizará ninguna maniobra relacionada con el suministro que suponga que existe personal en la cubierta del buque-tanque o gabarra si la zona del buque portacontenedores donde se estén operando los contenedores coincide con la zona de abarloamiento del buque-tanque o gabarra, y los contenedores en operación se encuentran en la primera, segunda o tercera fila, por el costado de la mar.

2º. La empresa suministradora deberá establecer previamente a la prestación del servicio, la coordinación con la terminal de mercancías donde se encuentre el buque y el capitán o consignatario del mismo para evitar la presencia de personal en cubierta cuando se produzca la situación descrita en el apartado 1º.

3º. Las principales maniobras relacionadas con la operación de suministro de combustible que requieren personal sobre la cubierta del buque-tanque o gabarra, son: el abarloamiento, conexión de mangueras o manifolds, desconexión de mangueras o manifolds y desabarloamiento. No obstante, el capitán del buque-tanque deberá evitar cualquier otra actividad que suponga la presencia de personal en cubierta, cuando se produzca la situación descrita en el apartado 1º.

4º. El buque-tanque o gabarra no procederá a la maniobra de abarloamiento, ni a la conexión de mangueras o manifolds, hasta que no haya recibido la confirmación de la terminal de mercancías y del buque a suministrar, de que no se están realizando operaciones de las descritas en el apartado 1º.

5º. De igual forma, no se procederá a la desconexión de mangueras o manifolds, ni al desabarloamiento, hasta que no se haya recibido la confirmación de la terminal y del buque suministrado de que no se están realizando operaciones de las descritas en el apartado 1º.

6º. En caso de incompatibilidad de operaciones, las operaciones de carga y descarga de contenedores tendrán preferencia sobre las operaciones relacionadas con el suministro de combustible, que supongan la existencia de personal sobre la cubierta del buque-tanque o gabarra, no debiéndose realizar las operaciones relacionadas con el suministro hasta que la incompatibilidad desaparezca, y se haya confirmado así por parte de la terminal y del buque a suministrar.

7º. Tan sólo, en el caso de que, de forma sobrevenida, el buque-tanque o gabarra debiera efectuar alguna operación para atender una emergencia que suponga la existencia de personal sobre cubierta, comunicará previamente dicha circunstancia a la terminal y al buque suministrado, a fin de que se suspendan las operaciones de carga y descarga si se están produciendo en la zona descrita en el apartado 1º. De cualquier forma, no se permitirá la salida de personal a cubierta del buque-tanque o gabarra hasta que se haya recibido la confirmación de la terminal y del buque suministrado, de suspensión o no existencia de operaciones en la zona descrita en el apartado 1º.

Para repostaje de combustible con **camiones cisterna desde tierra**, se seguirán las reglas establecidas por la Autoridad Portuaria respecto de los siguientes ítems¹⁷⁰:

- Elementos y productos a suministrar.
- Vehículos y maquinaria auxiliar utilizados para la prestación del servicio objeto de la autorización.
- Personal adscrito a la prestación del servicio.
- Zona de suministro.
- Horario de prestación.

¹⁷⁰ Se considera como ejemplo y se toma como referencia el Pliego de Condiciones Particulares para la prestación del servicio de suministro de combustible, aceite lubricante y gases a granel a buques mediante camión-cisterna en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía (Autoridad Portuaria de Valencia, 2009)

- Buques a prestar el servicio de suministro.
- Comunicación previa de los servicios a realizar al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria (C.C.E.)
- Prohibiciones para la prestación del servicio a buques por razones de seguridad.
- Cumplimiento de las órdenes del capitán del buque, empresa estibadora, empresa concesionaria o la propietaria de la instalación.
- Cumplimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL.
- Acotación y señalización del punto de suministro.
- Condiciones especiales para servicios de suministro a prestar a buques portacontenedores: Quedará prohibido el servicio de repostaje a buques portacontenedores si éstos se hallan operando contenedores en cubierta destrincados, ante el riesgo de que, tanto algún contenedor como barras u otros elementos de trincaje de contenedores, puedan caer sobre el vehículo y su personal. Asimismo, el autorizado queda obligado a seguir las instrucciones que dimanen de los responsables de los espacios del dominio público portuario otorgados en concesión o autorización y, en especial, todo lo relativo a la observancia de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, el Real Decreto 171/2004 sobre coordinación de actividades empresariales por el que se desarrolla el mismo, así como la normativa específica en materia de protección de buques e instalaciones portuarias.

Finalmente, hemos de destacar, como se ha señalado, que las Empresas Estibadoras cuando realicen obras de construcción en el área concesionada o autorizada, toman la posición de empresario principal y empresario titular del centro de trabajo, por lo que le es de aplicación el Real Decreto 1627/1997.

Concluimos. Hemos desarrollado en este Capítulo una de las áreas más relevantes en materia preventiva en el sector de la estiba portuaria, dado que la concurrencia de sujetos intervinientes en la operativa estibadora es permanente, numerosa y variada. Permanente, porque la actividad es una continua concurrencia de actividades. Numerosa porque, como hemos visto con el avituallamiento de combustibles a buques, se ven afectados múltiples sujetos. Y variada ya que, no sólo se ven

involucradas empresas o trabajadores dedicados a las tareas de estiba, sino que pueden concurrir, y concurren, terceros que nada tienen que ver con dichas tareas.

CAPITULO 10

COLECTIVOS ESPECIALES EN LA ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA

10. COLECTIVOS ESPECIALES EN LA ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA

La LPRL califica y trata a varios colectivos como, por decirlo de alguna forma, de especial consideración. Así en los artículos 25 se establecen especiales reglas para trabajadores **especialmente sensibles a determinados riesgos**, en el artículo 26 regula medidas específicas en materia de **maternidad**, en el artículo 27 impone medidas respecto de los **menores** y en el artículo 28 plantea medidas preventivas destinadas específicamente a **trabajadores temporales, de duración determinada y en ETT**.

Por lo que respecta al sector de la estiba, los colectivos que más podrían estar interrelacionados con dicho sector y que vamos a tratar son el de los artículos 26 y 28 LPRL antes indicados.

Comenzaremos con la protección especial en casos de **maternidad**. Habría que partir del hecho de que en el sector portuario la mujer está muy subrepresentada.

La primera incorporación de una mujer en los servicios portuarios de manipulación de mercancías se produjo en 1998 en Valencia, si bien desde 1995 había mujeres haciendo labores de estiba como eventuales. A día de hoy, trabajan mujeres en los puertos de Barcelona, Bilbao, Cádiz, Castellón, Gijón, Las Palmas, Málaga, Sagunto, Sevilla, Tarragona y Valencia (Revista La Estiba, s.f.).

Aunque la Comisión Europea aprobó el Marco Estratégico de la Unión Europea en materia de salud y seguridad en el trabajo 2014-2020¹⁷¹, que contemplaba como retos principales mejorar el historial de aplicación en los Estados miembros, en particular mediante el refuerzo de la capacidad de las microempresas y las pequeñas empresas para poner en marcha medidas efectivas y eficaces para la prevención del riesgo, mejorar la prevención de las enfermedades relacionadas con el trabajo combatiendo los riesgos existentes, nuevos y emergentes, y, finalmente, afrontar el cambio

¹⁷¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de Regiones mediante Documento COM (2014) 332 final, Bruselas 6.6.14 (Comisión Europea, 2014)

demográfico, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo¹⁷² elaboró una Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020 (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2015) en la que se entendía como estratégico, a diferencia de lo que hizo la Comisión Europea, el que la prevención se hiciera desde una perspectiva transversal enfocada en el género. El motivo de ello quedaba justificado en los resultados de la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo de 2012, en la que resultaba que, en general, son más mujeres que hombres las que resultaban más afectadas por dolencias que se atribuyen al trabajo. En particular, este desequilibrio es más notable para los trastornos musculoesqueléticos, cefalea, estrés y el cansancio (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2015). También incluyó dicho Informe la intención de establecer una vigilancia de la salud en la que se impulsara la realización de protocolos sectoriales por perfiles de riesgo laboral y actualizar los existentes teniendo en cuenta las desigualdades y diferencias de sexo y edad.

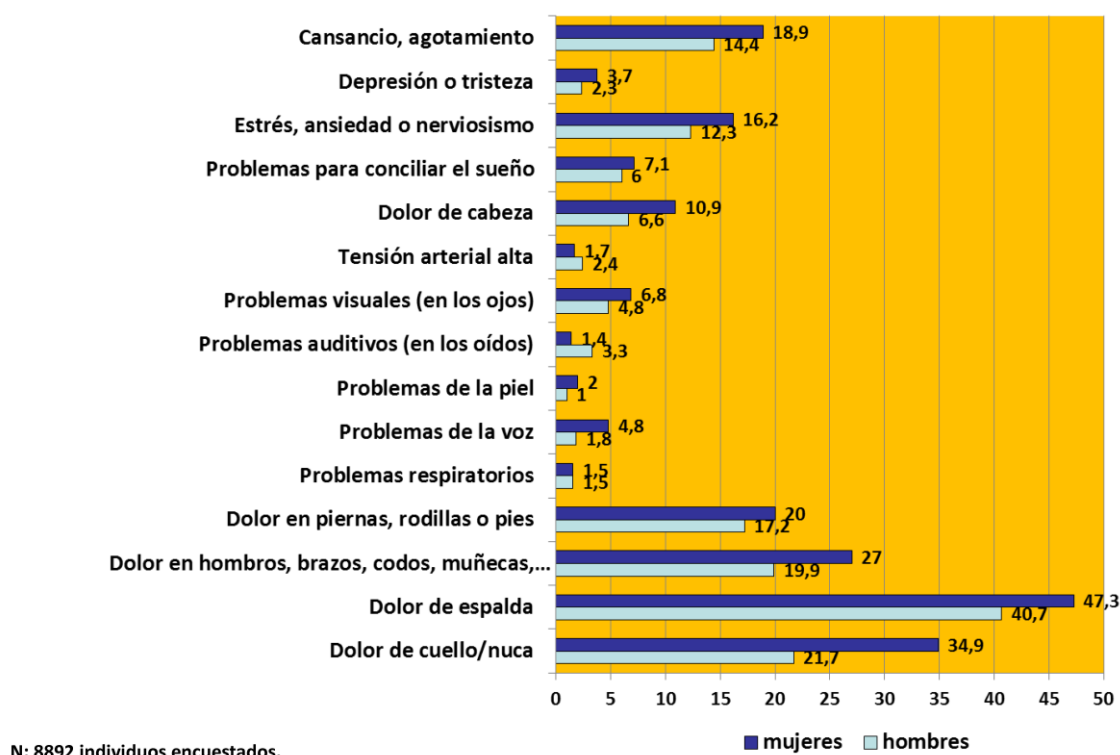


Figura 8. Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo 2012: % de trabajadores y trabajadoras que presentan dolencias atribuibles o agravadas por el trabajo (Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2015)

¹⁷² Cambió su denominación por Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo, si bien en el presente Trabajo hemos utilizado su anterior denominación por ser la más conocida.

En dicha estrategia preventiva no está sólo la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, sino que queda reafirmada por el Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Seguridad y Salud en los Puertos de la OIT, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 2005 enmendado en 2016. Y es que en su apartado 1.4 (Trabajadoras Portuarias) entiende que,

en un creciente número de jurisdicciones de todo el mundo, las mujeres forman parte de la fuerza de trabajo que se ocupa de la manipulación directa de las cargas. Las técnicas modernas de manipulación de cargas permiten que las mujeres lleven a cabo la mayoría de los trabajos portuarios, con inclusión de trabajos manuales. Por esta razón, los empleadores, en consulta con representantes de los trabajadores y en conformidad con las legislaciones nacionales, deberían formular políticas y programas de Seguridad y Salud en el Trabajo que tengan en cuenta las cuestiones de género y que utilicen datos desglosados por sexo, y deberían velar porque todos los trabajadores reciban un trato equitativo, y acceso a servicios de Seguridad y Salud en el Trabajo, incluyendo, que participen en la toma de decisiones sobre cuestiones de Seguridad y Salud en el Trabajo a todos los niveles (Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016).

Asimismo, dicho Repertorio incluye una serie de recomendaciones, entre ellas, que debería dedicarse especial atención a las cargas que pueden manipular sin peligro los trabajadores de menos de 18 años y mujeres embarazadas, aunque es posible que la legislación nacional restrinja el empleo de esas personas; y que, en general, el equipo de protección personal debería facilitarse en diferentes tamaños, ya que la talla única rara vez sirve para todos, siendo importante que quienes vayan a emplearlo se sientan a gusto con él, puesto que puede ser necesario que lo lleven durante períodos prolongados. Cuando la empresa emplee a mujeres, y no haya cuartos de reposo, debería reservarse un espacio adecuado con tal fin en el vestuario de los hombres, debiendo estar dicho espacio bien amueblado y no debería poder verse desde el exterior. Igualmente, deberían reconocerse las dimensiones de género con respecto al VIH y el Sida.

Podríamos cuestionarnos si dichas políticas estratégicas, con una visión preventiva orientada al género, han tenido refrendo en la realidad. En este sentido, podemos constatar que, manifiestamente, estrategia y realidad no se alinean en esta materia, siendo buena prueba de ello la normativa convencional existente en esta materia en el sector de la estiba portuaria.

En este sentido, centrándonos en la normativa convencional-estatal del sector de la estiba, y dentro de ella, el **IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria**, sólo podemos localizar dos artículos que regulan cuestiones relacionadas con la mujer.

El primero de ellos es el **artículo 15 sobre Promoción de la igualdad**. Dicho precepto establece que,

de conformidad a la legislación vigente, las SAGEP y las empresas incluidas en el ámbito personal del presente convenio colectivo se obligan a negociar en los convenios colectivos de ámbito local medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres o, en función del número de trabajadores y trabajadoras, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del Título IV de la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

El otro precepto es el **artículo 6.3.3 acerca del Período de Prueba**. Así, dispone que, por ser necesaria una precisa, eficaz y supervisada formación profesional, el contrato estará sometido a un período de prueba consistente en la realización efectiva de 132 turnos. Las empresas y la representación de los trabajadores y, en su caso, la comisión de formación del puerto, podrán enviar a la OEE informes sobre la formación y el trabajo de cada uno de los trabajadores sometidos a prueba, así como sobre cualquier otro aspecto que a juicio de los informantes sea pertinente exponer para una valoración y juicio más objetivo. La Incapacidad Temporal, las licencias y la maternidad o adopción, interrumpirán el cómputo del período de prueba.

Además, si descendemos también al ámbito local de dicha normativa convencional, observamos que no hay referencia alguna en materia preventiva al colectivo femenino de la estiba. Somos así de taxativos ya que el único documento en el que figura alguna regulación a este respecto es la Plataforma Convenio Colectivo estiba portuaria del puerto de Valencia que, recordamos, aún no está en vigor. En esta Plataforma se recoge en su **artículo 18 (Protección de la maternidad y riesgos durante el embarazo)** que,

en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, la Comisión Médica elaborará inmediatamente después de la firma del presente Convenio una lista detallada de las operativas, puestos de trabajo y labores que entrañen un riesgo para las trabajadoras en situación de embarazo o parto reciente por exposición a agentes, procedimientos o condiciones de trabajo que puedan influir negativamente en la salud de la trabajadora o del feto. A tal efecto, en dicha lista se evaluarán y distinguirán de forma específica los riesgos particulares que presenten todas las operativas en cada una de las empresas estibadoras del Puerto de Valencia. Las trabajadoras en situación de embarazo o parto reciente quedarán exentas, sin necesidad de certificación médica, de acudir y realizar las labores específicas de cada empresa estibadora que resulten incluidas en la lista a la que hace referencia el apartado anterior, de tal modo que cuando dichas labores les correspondan por el sistema rotativo de contratación diaria de operativas, se produzca un salto en el turno pasando la trabajadora en situación de embarazo o parto reciente al último puesto del turno de rotación, observándose de esta manera el mismo sistema que en el caso de trabajadores que por prescripción facultativa están exentos de determinadas labores. Lo regulado en los párrafos anteriores se establece sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, modificado por la Ley 39/1999 de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.

Por lo que respecta a la protección preventiva especial en casos de **trabajadores temporales**, podríamos decir que si hay un sector en el que es consustancial la

temporalidad con la actividad del mismo, es el de la estiba, ya que los nombramientos, y por tanto las contrataciones, se realizan diariamente.

Cuando el legislador otorgó un régimen de protección especial a este colectivo no lo hizo de forma baladí. Si nos remitimos de nuevo a la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, se ratifica en ella la justificación de dicha protección especial. Aunque en el sector de la construcción las cifras de accidentes de trabajo se duplican entre trabajadores indefinidos y temporales, en el sector industrial en el que estaría encuadrado el sector de la estiba, las diferencias son también muy significativas entre ambos colectivos (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2015).

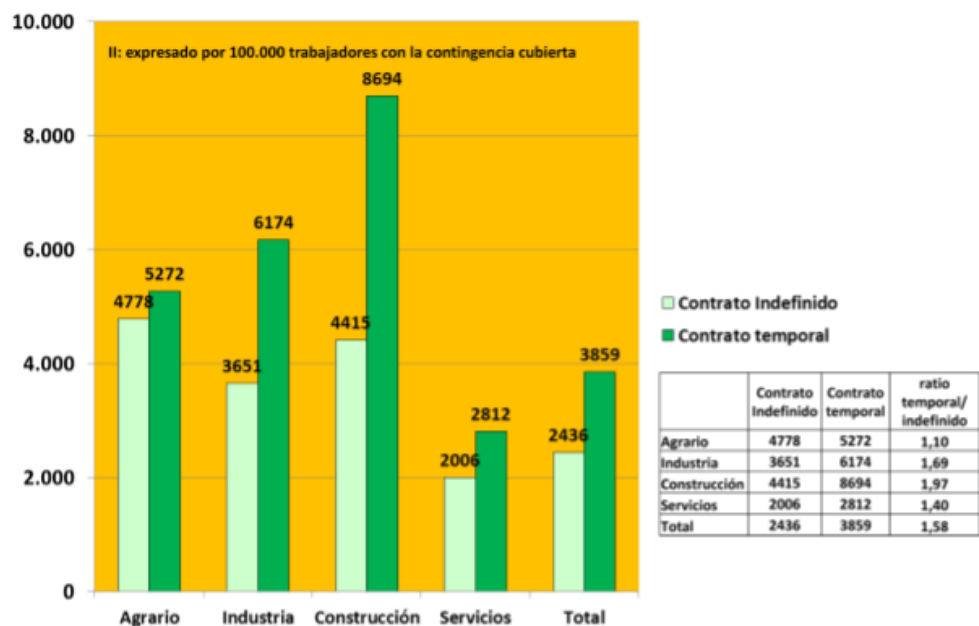


Figura 9. Índice de incidencia de accidentes de trabajo en jornada de trabajo, según tipo de contrato y sector de actividad para trabajadores asalariados 2012 (Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2015)

También en el antes referenciado Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Seguridad y Salud en los Puertos de la OIT, se recogen líneas estratégicas de actuación en materia de personal temporal.

En concreto, que en el **proceso de identificación de los peligros** en el lugar de trabajo se debería tener en cuenta, entre otras, las personas que podrían sufrir daños

(trabajadores jóvenes, trabajadores temporales, trabajadoras embarazadas). De la misma forma, en los **programas de formación interna** organizados por los empleadores portuarios se deberían concebir, previa celebración de consultas con los trabajadores y sus representantes, a fin de que vayan dirigidos a todos los trabajadores portuarios, incluidos los gerentes y supervisores, los trabajadores migrantes y temporales, y los contratistas, según proceda.

En relación con la normativa que les es específica a este colectivo concreto, es decir, al personal eventual -no al personal indefinido de servicios portuarios de manipulación de mercancías, ya que estos últimos tienen relaciones laborales indefinidas aunque se cedan, todos ellos, a las empresas estibadoras por nombramientos diarios-, habría que partir de la concreción de las obligaciones legalmente establecidas en materia preventiva. Básicamente, el artículo 28 LPRL obliga a los empresarios a la adopción de las medidas necesarias para garantizar que, con carácter previo al inicio de su actividad, los trabajadores a que se refiere el apartado anterior reciban **información y formación** acerca de los riesgos a los que vayan a estar expuestos, en particular en lo relativo a la necesidad de **cualificaciones o aptitudes profesionales** determinadas, la exigencia de **controles médicos especiales** o la existencia de **riesgos específicos** del puesto de trabajo a cubrir, así como sobre las **medidas de protección y prevención** frente a los mismos. Es visible que no se está refiriendo la norma al personal indefinido, cuya relación laboral es fija pese a su cesión mediante nombramientos diarios.

Por tanto, si valoráramos el cumplimiento de dichas obligaciones considerando, exclusivamente, el mayor o menor reflejo que de ellas se manifestara en la regulación convencional del sector de la estiba, podríamos confirmar que, salvo los controles médicos especiales, el resto de requerimientos antes indicados sí se cumplen adecuadamente.

Como ya señalábamos en el Capítulo 6 de este Bloque, aunque en la normativa convencional no se concreta la formación preventiva en estricto sentido, sí se considera en el contenido de las Unidades de Capacidades de la Certificación

Profesional, por lo que se comprueba que el Grupo 0 queda suficientemente regulado a efectos de acreditar formación e información adecuada en materia profesional. Este hecho se confirma, no sólo en el aspecto teórico sino en la vertiente práctica del ejercicio de la profesión.

Como resumen final al presente Capítulo, podemos decir que en el sector de la estiba portuaria en España aún queda mucho camino por recorrer en materia preventiva respecto del colectivo de las mujeres y que, respecto del personal con contratación temporal, se considera idónea la práctica preventiva aplicable a dicho colectivo, aunque no tienen el refrendo documental del que debería disponerse, que consistiría en que la regulación positiva aplicable al sector de la estiba portuaria lo recogiera expresamente.

CAPITULO 11

EQUIPOS DE TRABAJO Y MEDIOS DE PROTECCIÓN EN LA ESTIBA

11. EQUIPOS DE TRABAJO Y MEDIOS DE PROTECCIÓN EN LA ESTIBA

En el presente Capítulo desarrollaremos un análisis respecto de los equipos de trabajo, infraestructuras y medios de protección que son aplicables a la estiba. Para ello, partiremos de la normativa de aplicación en España y añadiendo las recomendaciones preventivas, entre otras, establecidas por la OIT en el Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Seguridad y Salud en los Puertos de la OIT, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 2005 enmendado en 2016, en lo sucesivo ROIT. A las primeras de estas disposiciones se las denomina habitualmente en el sector como "*must to have*", mientras que a las segundas se las consideran "*nice to have*".

Con ello, nuestra intención es poner de manifiesto que los parámetros legales que son de aplicación en España a la actividad de la estiba, bien referidos concretamente a ella, o bien, aplicables a la misma por ser de aplicabilidad genérica, no sólo están alineados con la tendencia internacional que marca dicho ROIT, sino que, en bastantes casos, la supera.

No obstante, antes de entrar en el análisis de este Capítulo, tenemos que hacer siquiera una breve referencia a los **riesgos psicosociales** en el sector de la estiba portuaria. Para ello, se ha analizado el documento Riesgos psicosociales de los estibadores portuarios (Erga Noticias, 2014). Dicho informe es uno de los pocos que existen en este sector y para tales tipos de riesgos. Se desarrolló en las Sociedades de Estiba de Canarias, utilizando el Cuestionario de Evaluación de Riesgos Psicosociales DECORE y analizando este tipo de riesgos en dos bloques de trabajadores de la estiba: el primero, aquellos sometidos a turnos y nocturnidad y, el segundo, el resto de los demás trabajadores. Los resultados fueron muy clarificadores, siendo difundidos a nivel nacional por la Revista del INSHT, Boletín 132:

- Se apreciaron altos niveles de estrés, fatiga, insatisfacción y desmotivación laboral, poco control sobre su trabajo, elevado índice de desequilibrio demanda-control, demanda-recompensa, bajo apoyo social y pocas oportunidades para desarrollar y

poner en práctica las propias habilidades, cuando se trataba de personal de estiba sometido a turnos y nocturnidad.

- El resto de personal de estiba estudiado dio como resultado, desde el punto de vista psicosocial, que se encontraban en situación de alerta, aunque con una puntuación menor que la del colectivo antes indicado.

11.1 Infraestructuras, instalaciones y equipos portuarios

En cuanto a la determinación de los requerimientos sobre infraestructuras, instalaciones y equipos, iniciaremos nuestro análisis con las **vías de tránsito**. Y es que la gran extensión de las Terminales de Contenedores hace que sea necesario el control de las vías de tránsito tanto para peatones como para equipos de transporte.

Por lo que se refiere a las vías de tránsito en su vertiente de área de tráfico rodado, habría que partir de la pregunta ¿es de aplicación la normativa general de circulación y tráfico?

Para responder dicha pregunta tendremos que comenzar con el análisis de la normativa de aplicación. En términos generales, esta materia se regula por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial¹⁷³ y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación¹⁷⁴. Sin embargo, dicha normativa establece que sólo es de aplicación, entre otras, a las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Por tanto, si el terreno concesional de carácter privado y acotado -no meramente restringido- del que hace uso una Empresa Estibadora no es accesible a una colectividad indeterminada de usuarios, puesto que sólo accede personal de la estibadora y personal portuario, a dicha Terminal no le sería de aplicación la citada normativa sobre circulación de vehículos a motor (Instituto Atlántico del Seguro-INADE, 2009).

¹⁷³ BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015

¹⁷⁴ BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003

Por ello, la regulación relativa a señalización, preferencias de paso, condiciones de viales, etc no es de aplicación a las Empresas Estibadoras en las Terminales de las que hace uso. En materia preventiva la realidad es que cada Terminal dispone de un Reglamento de Circulación Interno y es, en base a dicho documento, como se regula el tráfico en las Terminales de las empresas estibadoras. Todo ello sin perjuicio de que se pudiera considerar como referencia la normativa legal de aplicación a esta materia.

Pero, tan relevante es este asunto que afecta también a la autorización necesaria para la manipulación de mercancía peligrosa. Y es que, no será necesario que el personal de servicios portuarios de manipulación de mercancía disponga del ADR para prestar sus servicios en las instalaciones de las empresas estibadoras¹⁷⁵, moviendo contenedores con tal tipo de mercancía. Simplemente, aunque no es poco, tendrán que disponer de la formación necesaria en materia de manipulación de mercancías peligrosa que fuera de necesaria y de aplicación conforme el Código IMDG¹⁷⁶.

Por lo que respecta a la normativa preventiva, la regulación de las vías de circulación queda recogida en el Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud en los Lugares de Trabajo¹⁷⁷, más concretamente en su Anexo I.A.5 y en el Anexo VII del Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre Disposiciones mínimas en materia de Señalización de Seguridad y Salud en el Trabajo¹⁷⁸.

En esta materia el ROIT concreta las siguientes recomendaciones -no recogidas en la antedicha normativa- respecto de la vertiente de la circulación de vehículos:

¹⁷⁵ Artículo 3.c Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE núm. 50, de 27 de febrero de 2014).

¹⁷⁶ Capítulo 1.3 IMDG versión 2016 - Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas - IMDG - OMI. Puede consultarse un ejemplar completo del Código IMDG en la página web del Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2015).

¹⁷⁷ BOE núm. 97, de 23 de abril de 1997

¹⁷⁸ BOE núm. 97, de 23 de abril de 1997

- Anchura de las vías de circulación como mínimo 5 m de ancho. Bajo las grúas de pórtico del muelle y en otros puntos restringidos, la anchura debe ser de 7 m.
- Entre las vías férreas y las grúas con ruedas de neumáticos debería haber calzadas de una anchura que permita la circulación de vehículos de carretera.
- Zona despejada de 2 m a partir del borde del muelle que permita disponer de un acceso libre de 1 m para el personal.
- Vías de circulación ubicadas con buena visibilidad.
- Espacio libre de 900 mm por lo menos entre las vías de circulación y cualesquiera obstáculos fijos.
- Vías de circulación con sentido único. Si no es posible, separar los sentidos de circulación en las principales vías de tránsito.
- Borde de las vías de circulación debería estar claramente delimitado.
- Especial atención al diseño de las rotondas o glorietas para evitar vuelcos.
- Uniformizar el trazado de las vías de circulación.
- Aparcamientos seguros
- Señales ajustadas a las disposiciones nacionales sobre señales viales.

Por lo que respecta a la circulación de peatones, el ROIT sugiere la adopción de las siguientes medidas especiales para este sector:

- Bordes de los caminos claramente delimitados y visibles día y noche.
- Señalización clara e inequívoca.
- Señales a ambos extremos de la vía, que no se adentren en las zonas de apilamiento de contenedores y repetidos a intervalos a todo su largo.
- Señalización de los cruces de las vías peatonales con las de circulación.
- Usar símbolos y señales de advertencia internacionales.
- Libres de obstáculos y debidamente alumbradas.

Por otro lado, en relación con el **alumbrado** tendríamos que tener en cuenta el RD 486/1997 art.8 y Anexo IV.

El ROIT, por su parte, sugiere la adopción de las siguientes medidas especiales para este sector:

- Todo obstáculo peligroso para el movimiento de un aparejo de izado, para un vehículo o para una persona, debe disponer de alumbrado adecuado.
- En vías de acceso de personas, equipos y vehículos, y en los estacionamientos de camiones y zonas similares, el nivel mínimo es de 10 lux.
- En zonas de actividad donde haya personas y vehículos o máquinas, el nivel mínimo es de 100 lux.
- Iluminación reforzada en lugares peligrosos, como las pasarelas de desembarco, las escalas reales, los escalones y otras aberturas del muelle, o en casos de trabajos minuciosos.
- Las lámparas que emiten una luz monocromática sólo deberían utilizarse en zonas sin actividad. En zonas de trabajo deberían emplearse lámparas fluorescentes o de otro tipo más parecida a la natural.
- Los postes de alumbrado alto (de más de 12 m) son los más aconsejables.

A continuación, plantearemos las medidas de seguridad en **zonas de manipulación de carga**, sobre todo en las zonas de muelle.

Una cuestión muy específica de este sector es la existencia de riesgos de caída al mar desde el muelle. Para ello, se tendrán que establecer medidas preventivas en las zonas de manipulación de cargas dirigidas a plantear las condiciones de los vallados de seguridad, las escalas de muelle y los medios de salvamento acuático.

La normativa española, respecto del vallado, sólo se refiere en el sector de la construcción. Por lo que respecta a las escalas de muelle no existe una regulación concreta y, finalmente, respecto a medidas de salvamento acuático sólo existen referencias relacionadas con el sector de la pesca.

El ROIT, por su parte, sugiere la adopción de las siguientes medidas especiales para este sector respecto de estos 3 subapartados:

Vallados:

- Deberían vallarse las esquinas y aberturas peligrosas del borde de los muelles
- Si se utilizan camiones cerca de los bordes, éstos estarán protegidos por un muro continuo o una barrera rígida de más de 300 mm de altura o de 200 mm si son turismo u otros vehículos pequeños.
- El vallado debería tener por lo menos 1 m de altura, con una regala intermedia de 500 mm sobre el muelle, entre puntales una separación máxima de 2 m y con plintos de 150 mm de altura.
- Deben utilizarse vallas desmontables para proteger las escaleras o los escalones en el borde del agua o el borde de las pasarelas cuando no sea posible instalar vallas permanentes.

Escalas de muelle:

- El espacio entre escalas, o entre éstas y los escalones, serán al menos de 30 m.
- El peldaño inferior de una escala debería situarse al menos a 1 m por debajo del nivel mínimo del agua en cualquier momento.
- Cuando los largueros de la escala sobresalgan del borde del muelle, deberían dejar un espacio suficiente para que pueda pasar una persona entre ellos, e inclinarse o curvarse a partir del borde del muelle.
- Si no es posible que situar la escala como mínimo 1 m por encima del muelle, los largueros deberían ser tan altos como sea viable o instalarse asideros adecuados en la superficie del muelle y señalizados para evitar tropiezos.
- Si no están empotradas en el flanco del muelle, las escalas permanentes deberían estar protegidas a ambos lados para evitar que los buques puedan dañarlas.
- Deben ser bien visibles desde el agua y desde el muelle.

Equipos de salvamento

- Un equipo de salvamento debería estar compuesto por aros salvavidas, chicotes o cabos salvavidas, bicheros o pértigas suficientemente largas u otros elementos apropiados.

- Deben estar situados en lugares visibles, no obstaculizados, señalizados, con no más de 50 m de separación, cerca del borde del muelle y junto a la parte superior de las escalas o escalones que lleven al agua.
- Entre las escalas del muelle se deberían colocar medios para ayudar a una persona que haya caído al agua a mantenerse a flote.

Seguidamente trataremos sobre los **equipos móviles de las Terminales**.

Más concretamente, analizaremos los siguientes equipos móviles: vehículos dedicados a la manipulación de cargas, los remolques sin caja y las jaulas de acceso.

Por lo que respecta a las cuestiones preventivas ligadas a los **vehículos dedicados a la manipulación de cargas** nos centraremos únicamente en las recomendaciones del ROIT, ya que no existe una regulación preventiva en estricto sentido respecto de ellos¹⁷⁹. Así la norma refiere que:

- Los vehículos deberían ser de colores vivos o llevar signos llamativos, y estar equipados con una luz amarilla giratoria o parpadeante.
- Tendrán un acceso seguro, entre otros, a la cabina del conductor.
- Las cabinas protegerán de las inclemencias climáticas, con equipos de climatización y tendrán una visibilidad completa. Si tuvieran puntos ciegos se instalarían sistemas de cámaras u otro dispositivo de detección conveniente.
- Protección de todas las partes expuestas de los vehículos que sean peligrosas.
- Instalación de limitadores de velocidad para trabajos pesados.

¹⁷⁹ Sin perjuicio de la aplicabilidad de normas como Real Decreto 1215/1997 de 18 de julio, sobre disposiciones mínimas en la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo (BOE núm. 188, de 7 de agosto de 1997) - que ha sido desarrollado en la Guía Técnica INSHT para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los equipos de trabajo. Edición 2011- (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2011), el Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico (BOE núm. 148, de 21 de junio de 2001) y el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas (BOE núm. 246, de 11 de octubre de 2008).

- En los vehículos, las pantallas de visualización se situarán evitando reflejos y sin distraer al conductor mientras el vehículo esté en movimiento. La información que faciliten será concisa y con la menor interacción posible del conductor mientras el vehículo esté en movimiento.
- Toda comunicación requerida del conductor será sencilla y, en su caso, la interacción se limitará a pulsar un botón, un interruptor o la propia pantalla.
- Los sistemas logísticos se diseñarán para que el conductor pueda introducir datos o ejecutar operaciones complejas en el teclado con el vehículo parado.



Figura 10. Cabezas Tractoras (Fuente: Kalmar, s.f.)

En relación con los **remolques sin caja**, procederemos de igual forma que con el caso anterior. Simplemente indicaremos que, de entre todos los tipos de remolques y plataformas sin caja que existen¹⁸⁰, nos vamos a centrar en los chasis portacontenedores. Respecto de estos últimos remolques las recomendaciones del ROIT son:

- Los remolques deben estar contruidos de manera que puedan soportar golpes continuos de contenedores.
- La carga máxima de seguridad debe ajustarse a su utilización (cargas máximas de seguridad superiores a las 50 tm).

¹⁸⁰ Remolques en cuello de cisne, de plataforma baja y de tipo *cassette*.

- En zonas con poca iluminación o de noche deben disponer de medios de alumbrado y de reflectores adecuados.
- Todos los remolques deben estar dotados de dispositivos de sujeción o retención de la carga.
- Deben evitar que las partes salientes de los *twistlocks* queden debajo de la barra del remolque cuando ésta se levante.
- Debe pintarse los remolques de un color vivo o ponerles un distintivo llamativo.
- El sistema de frenado debe ser compatible con el de las tractoras.
- En terminales de contenedores deben tener rinconeras grandes u otros medios de sujeción lo bastante altos para que la carga no se mueva.



Figura 11. Chasis portacontenedores (Fuente: Iberiacc, s.f.)

En cuanto a las **jaulas de seguridad**, indicaremos que es un utillaje para la subida de personal de estiba pero también es usado para situaciones de rescate en altura. En la actualidad existen jaulas de seguridad bajo *spreader*, con gancho, de doble góndola y monogóndola. Estos son equipos de relativa novedad, por lo que está evolucionando ya que en la actualidad existen, incluso, hasta proyectos de cajas de seguridad modulares. Por lo que respecta al ROIT, se establecen las siguientes medidas preventivas:

- El armazón debe ser similar al de un contenedor tipo ISO. La ubicación de las piezas de esquina en el armazón superior debería ajustarse a la norma *ISO 668 Series 1 freight containers – Classification, dimensions and ratings*.
- Barandillas y plintos: La regala superior debe estar encastrada o insertado un pasamanos en la barandilla. La separación entre el pasamanos y la barandilla debería ser de por lo menos 90 mm.
- Puertas o cancelas sólidas: Se abrirán hacia dentro y se cierran solas. No deben sustituirse por cadenas.
- Mallas en costeros y extremos
- Incorporar medios de protección adecuados contra la caída de objetos.
- Recipientes y ganchos: Serán adecuados para guardar el equipo que se lleva habitualmente en la jaula.
- Establecer un medio secundario de fijación en el *spreader*, con enganche a mano de una cadena en cada esquina o clavijas de inmovilización de accionamiento manual.
- Inclusión de un *twistlock* automático adicional en cada extremo del *spreader*.
- Colocación de un letrero con instrucciones para su utilización sin riesgos.
- Las esquinas inferiores de la jaula pueden ser rebajadas, y el extremo del suelo puede tener goznes que permitan el acceso seguro a los cerrojos giratorios. El suelo debe ser adecuado para ese fin, carecer de rejillas abiertas y con un pasamanos frente a la posición de arrodillamiento.
- Instalación de un botón de parada de emergencia.
- Establecimiento de un sistema de comunicación por radio con el gruísta.

Sin mermar la importancia del ROIT que hemos venido planteando -no tanto como regulación exigible, ya que no lo es, sino como línea de tendencia de futuro en materia preventiva en el sector de la estiba a nivel internacional. No es menos relevante el contenido de la **NTP 1083/2017 Grúas pórtico portacontenedores-Cestas acopladas: seguridad**¹⁸¹. En dicha NTP se enumeran las características técnicas de estos

¹⁸¹ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2017

dispositivos, las medidas preventivas, los EPI's a utilizar en ellos y los sistemas de almacenamiento y mantenimiento de los mismos.



Figura 12. Jaulas de Seguridad: Bajo Spreader, Gancho, Doble Góndola y Monogóndola (Fuente: Lashingcages, s.f.)

Si hablamos de instalaciones, es preciso analizar las **zonas de trasbordo en Terminales de Contenedores**. Una zona de transbordo es una zona de una terminal de contenedores en la que está permitido el acceso de vehículos de carretera desde el exterior de la misma hasta la zona de apilamiento para entregar o recoger contenedores. Debe haber zonas de transbordo cuando se utilicen carretillas de pósito para la carga o descarga entre contenedores y vehículos de carretera.

Por lo que respecta al ROIT, se establecen las siguientes medidas preventivas:

- Deben estar señalizadas y trazarse en formación paralela, con una distancia entre los centros no inferior a 6 m.

- Las vías de tránsito para los vehículos de carretera y los equipos de manipulación de contenedores deberían ser de sentido único o, si tiene que regresar al compartimento de una zona de transbordo, el espacio de maniobra debería ser suficiente para que la operación pueda realizarse sin riesgo.
- Debe crearse una zona segura en la cual los conductores de vehículos de carretera puedan permanecer mientras se izan o depositan los contenedores en sus vehículos. Deben estar situadas de forma que dichas personas sean visibles para los conductores de las carretillas de pósito.

Como indicábamos al comienzo de este Trabajo, en las Terminales de Contenedores existen áreas destinadas específicamente a **zona de almacenamiento de contenedores frigoríficos**.

El ROIT establece las siguientes medidas preventivas:

- Debe existir en las Terminales de Contenedores un área exclusivamente reservada para los contenedores frigoríficos.
- Debe accederse a los contenedores frigoríficos apilados para conectarlos o desconectarlos mediante plataformas elevadas fijas, resguardadas e iluminadas.
- Las unidades eléctricas a las que se conecten deben estar concebidas para que se asegure que los trabajadores portuarios no estén expuestos a arcos eléctricos o explosiones durante el proceso de conexión/desconexión.
- Los trabajadores a los que se asigne la tarea de conexión o desconexión en los buques frigorífico deberían recibir equipos de protección personal adecuados, como protectores faciales y guantes aislantes especiales.

Finalmente, por lo que respecta a **equipos de protección individual**, la normativa española en materia de EPI's se contiene, de forma general, en la LPRL art.6 y 17.2 y en el Real Decreto 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y

salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual¹⁸².

Sin embargo, en materia portuaria habría algunas cuestiones que se reflejan en el ROIT. En general, los trabajadores que manipulen cargas deberían recibir un EPI básico que contenga:

- calzado protector;
- cascos de seguridad;
- un traje de faena (mono u overol);
- ropa de protección contra el mal tiempo;
- prendas exteriores muy visibles;
- guantes.

Sin perjuicio de ello, dicho ROIT entiende como aconsejable que se suministre a los trabajadores portuarios los siguientes EPI's:

- protectores de oídos/audición;
- equipo para evitar o detener caídas;
- ayudas para la flotación;
- protección para los pies y los tobillos;
- protección para los brazos y las manos;
- protección para la cabeza;
- ropa de gran visibilidad;
- protección para las piernas y las rodillas;
- trajes de faena (monos de trabajo u overoles);
- protección del aparato respiratorio;
- medios de sujeción;
- protección de los hombros;
- prendas impermeables y termorresistentes.

¹⁸² BOE núm. 140, de 12 de junio de 1997

11.2 Aparatos de izado

En el sector de la estiba de contenedores nos podemos encontrar diferentes aparatos de izado, como la *Portainer*, *Trastainer* (sobre ruedas o raíles), *Straddle Carrier* y Carretillas elevadoras (Manipulador de Contenedores Vacíos, *Forklift*, *Toploader*, Carretilla Elevadora) y Plataformas elevadoras móviles de personas.



Figura 13. Portainer (Fuente:3D Rivers, s.f.)



Figura 14. Transtainer sobre ruedas (Fuente: Kone Cranes,s.f.)



Figura 15. Transtainer en rail (Fuente: Konecranes, s.f.)



Figura 16. Straddle Carrier (Fuente: Acreos, s.f.)



Figura 17. Manipulador contenedores vacíos
(Fuente: Hyster,s.f.)



Figura 18. Forklift (Fuente: Lectura Press, s.f.)



Figura 19. Toploader (Fuente: United equipment, s.f.) Figura 20. Carretilla (Fuente: Hyundai Heavy Industries Europe, 2015)



Figura 21. Plataformas elevadoras (Fuente: Punto.e-mprego, s.f.)

La normativa preventiva española no recoge, por su especificidad, una regulación concreta de este tipo de aparatos. No obstante, respecto de ellos serían aplicación el Real Decreto 1215/1997 de 18 de julio, sobre disposiciones mínimas en la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, el Real Decreto 487/1997, de 14 de abril, sobre Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud relativas a la Manipulación manual de Cargas que entrañe riesgos en particular dorsolumbares para los Trabajadores¹⁸³, el Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico¹⁸⁴, el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las

¹⁸³ BOE núm. 97, de 23 de abril de 1997

¹⁸⁴ BOE núm. 148, de 21 de junio de 2001

normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas¹⁸⁵, el Real Decreto 773/1997, de 30 de mayo, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual, el Real Decreto 837/2003, de 27 de junio, por el que se aprueba la el nuevo texto modificado y refundido de la Instrucción técnica complementaria (ITC) “MIE-AEM-4” del Reglamento de aparatos de elevación y manutención, referente a “grúas móviles autopropulsadas”¹⁸⁶ y la Guía Técnica INSHT para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los equipos de trabajo-Edición 2011.

Por lo que se refiere a Carretillas Elevadoras, podríamos enumerar las siguientes NTP del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo:

- **NTP 713:** Carretillas elevadoras automotoras (I): conocimientos básicos para la prevención de riesgos -Año 2005¹⁸⁷
- **NTP 714:** Carretillas elevadoras automotoras (II): principales peligros y medidas preventivas - Año 2005¹⁸⁸
- **NTP 715:** Carretillas elevadoras automotoras (III): mantenimiento y utilización - Año 2005¹⁸⁹
- **NTP 474:** Plataformas de trabajo en carretillas elevadoras - Año 1998 ¹⁹⁰
- **NTP 319:** Carretillas manuales: transpaletas manuales - Año 1993 ¹⁹¹

Y si nos refiriéramos a normativa técnica sólo enunciaremos, de forma no exhaustiva, las siguientes:

- UNE-EN 15011:2011+A1:2014. Grúas. Grúas puente y grúas de pórtico.
- UNE-EN ISO 12100:2012. Seguridad de las máquinas. Principios generales para el diseño. Evaluación del riesgo y reducción del riesgo. AENOR.

¹⁸⁵ BOE núm. 246, de 11 de octubre de 2008

¹⁸⁶ BOE núm. 170, de 17 de julio de 2003

¹⁸⁷ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2005

¹⁸⁸ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2005

¹⁸⁹ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2005

¹⁹⁰ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 1998

¹⁹¹ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 1993

- UNE EN ISO 13849-1:2008/AC:2009. Seguridad de las máquinas. Partes de los sistemas de mando relativas a la seguridad. Parte 1: Principios generales para el diseño. AENOR.
- UNE EN 60204-1:2007/A1:2009. Seguridad de las máquinas. Equipo eléctrico de las máquinas. Parte 1: Requisitos generales. AENOR.
- UNE-EN 13000:2010+A1:2014. Aparatos de elevación de carga suspendida. Grúas móviles. AENOR.
- UNE 58000:2003. Manejo de grúas y artefactos para elevación y transporte de pesos. Ademanos de mando normalizados. AENOR.
- UNE 58508:1978. Instrucciones de servicio para manejo y entretenimiento de grúas móviles. AENOR.

Sirviéndonos del ROIT realizaremos una compilación de las cuestiones preventivas ligadas con este tipo de maquinaria:

Reglas comunes a todos los equipos:

- Las pautas generales adecuadas a seguir para la manipulación de equipos de izado son las siguientes:
- ✓ Planificación y control de las operaciones de izado: Los operadores de los aparatos de izado deberían tener la competencia necesaria para realizar operaciones de rutina bajo el control general del personal directivo, aunque las operaciones más complejas y especializadas deberían realizarse bajo el control directo de una persona con los conocimientos y la experiencia necesarios.
- ✓ Formación: La norma *internacional ISO 15513 Cranes – Competency requirements for crane drivers (operators), slingers, signallers and assessors* da orientaciones sobre los requisitos de aptitud que han de exigirse a los operadores de grúas, los encargados de las eslingas, de las señales y los evaluadores. Pueden obtenerse más orientaciones sobre la formación de los operadores de grúas en la norma *ISO 9926 Cranes – Training of drivers*.
- ✓ Inspección: Todos los aparatos de izado y los accesorios de manipulación deberían ser objeto regularmente de una inspección visual antes y durante su uso con el fin

de comprobar si hay señales de deterioro visible y determinar si reúnen las condiciones de seguridad para seguir usándolos. Las revisiones serán diarias, semanales, sobre los motones y sobre aquellos equipos que no se usen regularmente.

- ✓ Condiciones atmosféricas: Las operaciones de izado sólo deberían realizarse cuando lo permiten las condiciones atmosféricas, según lo establezcan las instrucciones pertinentes de funcionamiento
- Debe haber un espacio libre no inferior a 600 mm entre cualquier parte de una grúa y un objeto fijo. Se debería impedir el acceso de personas a toda zona en la que el espacio libre sea inferior a 600 mm.
- El personal que no participe directamente en las operaciones de izado debería permanecer fuera del área.
- Nadie debería permanecer debajo de una carga suspendida.
- Ninguna persona debería ser elevada por un aparato de izado que no sea un aparato específicamente diseñado para transportar personas.
- Los operadores de aparatos de izado deben: **a)** llevar a cabo las operaciones de izado sólo cuando así se lo indique específicamente el encargado de las señales. Sin embargo, debería respetarse cualquier señal de parada de emergencia; **b)** llevar a cabo las maniobras con movimientos suaves, evitando las sacudidas súbitas; **c)** asegurarse de que la alimentación eléctrica está desconectada antes de bajar del aparato.
- Los cables metálicos de un aparato de izado deben lubricarse, limpiarse, comprobarse y sustituirse conforme a lo establecido por el fabricante.
- Otras orientaciones sobre el examen de los cables metálicos y los criterios para desecharlos se proporcionan en la norma internacional *ISO 4309 Cranes – Wire Ropes – Code of practice for examination and discard*.

Grúas de tierra:

- Debe haber un espacio libre de más de 1 m entre una grúa montada sobre rieles y cualquier obstáculo por el cual pase. Si se apilan mercancías permanentemente

cerca de la vía de una grúa, el perímetro de la zona de apilamiento debería estar marcado en el suelo de forma visible y duradera.

- Cuando no sea posible la medida anterior, tendría que impedirse el acceso de persona a esa zona con medidas eficaces.
- Las vías de rodadura deben hallarse niveladas, libres de material móvil y de desechos.
- Debe garantizarse que el suelo puede soportar el peso de una grúa de ruedas neumáticas y su carga.
- Los estabilizadores deben utilizarse siempre siguiendo las instrucciones del fabricante.
- Durante las operaciones de atraque, las grúas montadas sobre rieles deberían colocarse en lugares en donde no puedan ser golpeadas por los buques.

Carretillas elevadoras:

- Los límites de la estabilidad de los vehículos de pórtico alto deberían determinarse en consonancia con la norma *ISO 14829 Freight containers – Straddle carriers for freight container handling – Calculation of stability*.
- El asiento debe diseñarse y ubicarse de tal forma que el conductor pueda acceder fácilmente a los mandos y permitir al conductor adoptar una postura acorde con los principios ergonómicos. Si se instala un asiento con suspensión, el ajuste de peso debería fijarse en función del peso del conductor a fin de reducir al mínimo la transmisión de las sacudidas a la columna.
- Para manipular determinados tipos de carga, deberían utilizarse, de estar disponibles, accesorios apropiados para las horquillas tales como cabezas giratorias y abrazaderas para bidones o balas.
- Sólo debería emplearse un accesorio especial consistente en un bastidor fijado al marco portahorquilla y dotado de un gancho ordinario en su extremo cuando: **a)** la carga máxima de seguridad, incluida la utilización en terreno inclinado (de ser necesario), esté marcada en la carretilla; **b)** la altura máxima de izado del gancho esté bien marcada en el mástil de la carretilla; **c)** se hayan tomado las medidas

adecuadas para controlar la oscilación de la carga suspendida durante el desplazamiento de la carretilla.

- Deben accionarse luces intermitentes naranja o ámbar cuando la carretilla esté en movimiento.
- Deben conducirse a una velocidad segura y adecuada (no más de 25 km/h)
- Deben llevarse puestos los cinturones de seguridad.
- Debe evitarse el desplazamiento y apilado en terreno inclinado.
- Si la carga impide la visibilidad hacia delante, se conducirá marcha atrás o pedirse ayuda para la maniobra.
- Deben accionarse señales acústicas para poner sobre aviso a los peatones y cuando la carretilla elevadora esté a punto de pasar a través de puertas giratorias opacas o cerca de entradas ocultas, vehículos aparcados y obstáculos grandes, tales como cargas estacionadas provisionalmente.
- La horquilla y demás accesorios de carga deberían bajarse totalmente cuando esté aparcada.
- Debe ponerse el freno de mano cuando la carretilla esté detenida.
- Durante las operaciones de apilamiento y desapilamiento con una carretilla elevadora con contrapeso: **a)** la horquilla debería penetrar debajo de la carga hasta el talón de la horquilla; **b)** la longitud de la horquilla debería corresponder al menos a las tres cuartas partes de la longitud de la carga en el sentido de los brazos de la horquilla; **c)** cuando las cargas se apilen una detrás de la otra, el largo de la horquilla debería ser tal que no desacomode la pila que está detrás de la carga que se está levantando; **d)** al desplazarse, con o sin la carga, la horquilla debería estar al menos a 150 mm del suelo, de modo tal que la horquilla o la carga no pueda tocar el suelo; **e)** ninguna carga debería transportarse o elevarse con el mástil inclinado hacia delante, a menos que la carretilla cumpla las normas nacionales e internacionales relativas a esas operaciones.

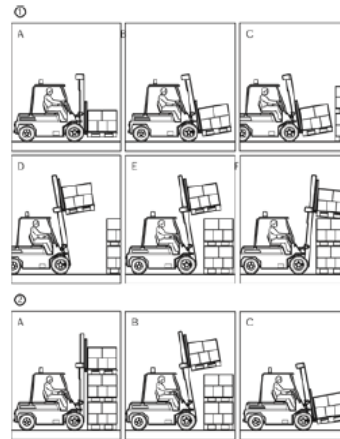


Figura 22. Protocolo apilamiento/desapilamiento con carretilla (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)

Toploaders:

- No se conducirán con los largueros retráctiles con el mecanismo prensor extendido.
- Antes de accionar el mecanismo prensor, los frenos de la carretilla deberían estar bien aplicados.
- No debería permitirse que nadie salte por encima de los largueros extensibles mientras se utiliza la carretilla.
- Antes de retraer los largueros extensibles debería comprobarse que la carga se ha levantado por encima de los mismos.

Plataformas móviles elevadoras de personas:

- Las plataformas elevadoras móviles de trabajo deberían utilizarse sólo en plataformas totalmente protegidas. De utilizarse como medio de acceso, debería consultarse al fabricante para saber cuáles son las precauciones que deben tomarse.
- Es necesario prestar especial atención a la estabilidad y nivelación de las plataformas elevadoras móviles de trabajo (que el aparato es adecuado, el suelo soportará el peso, estabilizadores extendidos, frenos aplicados y calzada adecuadamente)

- Sólo deben desplazarse con la plataforma levantada si han sido diseñadas con ese propósito, se hará lentamente y evitando baches o pendientes.

11.3 Prevención en operaciones de manipulación de contenedores

Cuando se manipulan contenedores, estas operaciones se pueden desarrollar tanto en tierra como en buques. A continuación, desglosaremos nuestro análisis respecto del manejo de contenedores usando dicha diferenciación.

Cuando se desarrolla la **manipulación de contenedores en tierra** la terminal debe adoptar, antes de nada, como parte de su método de trabajo seguro para recibir contenedores -además de las **medidas de inspección** necesarias para evitar riesgos biológicos que pueden afectar a su manipulación (p.ej. presencia de lodos, especies animales o vegetales)-, los requisitos sugeridos el Anexo 2 del Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU).

En materia de arrumazón nos detendremos en el **posicionamiento de los contenedores en el patio**. Hay que tener en cuenta que factores medioambientales, básicamente el viento, pueden provocar serios riesgos de accidentes, sobre todo cuando se trata de contenedores vacíos apilados. Por ello, el citado Código CTU, plantea como aconsejables las siguientes combinaciones de capas e hileras para vientos de hasta 20 m/s (para velocidades superiores deben adoptarse otras medidas adicionales):

Número de capas	20 pies normalizado	40 pies normalizado	40 pies alto
2	2 hileras	2 hileras	3 hileras
3	2 hileras	3 hileras	3 hileras
4	2 hileras	3 hileras	3 hileras
5	3 hileras	3 hileras	4 hileras
6	4 hileras	4 hileras	5 hileras

Figura 23. Criterio apilamiento en patio (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2014)

La siguiente medida preventiva en materia de arrumazón de contenedores no ha podido ser localizada en ninguna norma ni recomendación, pero sí que suele llevarse a la práctica en algunas empresas estibadoras. En concreto nos referimos a la evitación de "chimeneas". Con ese término queremos identificar el apilamiento a un contenedor de ancho y varias alturas. Dicha forma de apilamiento no sólo es insegura, sino que es muy influenciada por golpes, defectos de apilamiento, por inestabilidad del terreno o por viento ya que, en caso de que se den dichas circunstancias, la caída de contenedores se producirá inevitablemente.

Otra de las cuestiones a incluir en los métodos de trabajo seguro en las terminales es la **minimización y control de la circulación de vehículos**. Por ello, el ROIT sugiere las siguientes medidas:

- Limitar el número de vehículos de carretera que puedan entrar al mismo tiempo en una zona de traslado de contenedores en que se utilicen vehículos de pórtico alto o grúas de pórtico montadas sobre rieles o sobre neumáticos.
- Los taxis o automóviles privados al que se permita el acceso a las zonas de muelles -siempre que no haya buques en operaciones- debería circular por vías especificadas.
- Debe facilitarse un minibús u otro vehículo adecuado de la terminal para transportar trabajadores, visitantes de los buques, su tripulación y otras personas que efectúen tareas en esas zonas.
- Un vehículo de la terminal debe escoltar a los vehículos ajenos a la terminal que tengan que salir de la vía especificada.
- Todos los vehículos de la terminal de contenedores deberían llevar una luz amarilla parpadeante de advertencia.

Otra cuestión relevante a plantear son los procedimientos para realizar los **traslados de contenedores desde los camiones de carretera**, cuando acceden a la terminal. Dichos trabajos se pueden realizar utilizando *Straddle Carriers* o *Trastainers*. Para ambos casos el ROIT establece una serie de sugerencias en orden a evitar riesgos de

atropellos, control de la circulación de los camiones, posicionamiento adecuado de los conductores de los camiones mientras se efectúa el movimiento del contenedor (dentro de la cabina cuando actúa un *Straddle Carrier* y fuera de ella cuando lo hace una *Trastainer*), prohibición de entrada a la zona de apilamiento a personal/vehículos no autorizados y un sistema seguro de apertura de *twistlocks*.

Las **zonas de apilamiento** son también un foco de riesgo importante. El ROIT plantea las siguientes sugerencias:

- Los compartimentos de una zona de apilamiento de contenedores se deberían poder identificar fácilmente, señalando, por ejemplo, los bloques e hileras en el suelo o con otras marcas.
- La superficie de una pila debería limitarse a 450 m² si el riesgo de incendio es pequeño o a 150 m² si son mercancías que arden con bastante facilidad. Debería dejarse un pasadizo de 3 m de ancho, por lo menos, entre las pilas, para que sea posible utilizar equipo de manipulación de la carga adecuado y crear cortafuegos.
- Los contenedores apilados deberían ser de la misma longitud, con objeto de que las piezas de esquina inferiores de un contenedor descansen en las superiores del de abajo.
- No debería apilarse más de un contenedor a 6 m de un edificio.
- Cuando se utilicen vehículos de pórtico alto, en los extremos de las hileras de las pilas los contenedores deberían colocarse de forma escalonada, con el objeto de mejorar la visibilidad de dichos vehículos al salir de la pila.
- Se puede insertar una placa metálica muy visible con un asa larga en una pieza de esquina superior de un contenedor refrigerado conectado a la red de suministro eléctrico para impedir que sea izado mientras todavía está conectado.

Por lo que respecta a la **manipulación e izado de contenedores**, la norma *ISO 874:1997 Series 1 freight containers -- Handling and securing* detalla nueve métodos de izado. No obstante, los métodos de izado más habituales son los siguientes: **a)** mediante *spreader*, ya fueran simples, dobles o sistema "*twin*"; **b)** para contenedores vacíos es posible usar eslingas de 4 ramales con o sin bastidor de suspensión; **c)** para

alturas superiores a la normal se puede izar desde las esquinas inferiores; **d)** usando bastidores especiales para cargas también especiales.



Figura 24. Sistemas de izado de contenedores (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)

Cuando hablamos de manipulación un foco importante de riesgo reside en las labores de tacilleo. La inserción o la extracción de *twistlocks* en las piezas de esquina de los contenedores en el muelle debería efectuarse con arreglo a un sistema de seguridad en el trabajo que proteja a los trabajadores contra los peligros inherentes al funcionamiento de los vehículos de manipulación de contenedores. Por ejemplo, llevando a cabo las operaciones en plataformas apoyadas en los largueros de las grúas de contenedores e instalando estaciones de trabajo protegidas en el muelle:



Figura 25. Sistema de trabajo para tacilleo (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)

Cuando la manipulación de contenedores se realiza mediante vehículos de movimiento interno, el ROIT establece una serie de medidas preventivas que van desde las pautas de seguridad en cabina, cinturones, ausencia de terceros, etc, a requerimientos propios de la conducción de los vehículos, desde el control de frenada, la velocidad adecuada, giros lentos y no cerrados, control de las marchas atrás, etc, siendo primordiales, quizás una de las más importantes, una estiba adecuada de los

contenedores en las bateas, ya fueran normales o cuello de cisne. La figura siguiente lo refleja claramente.

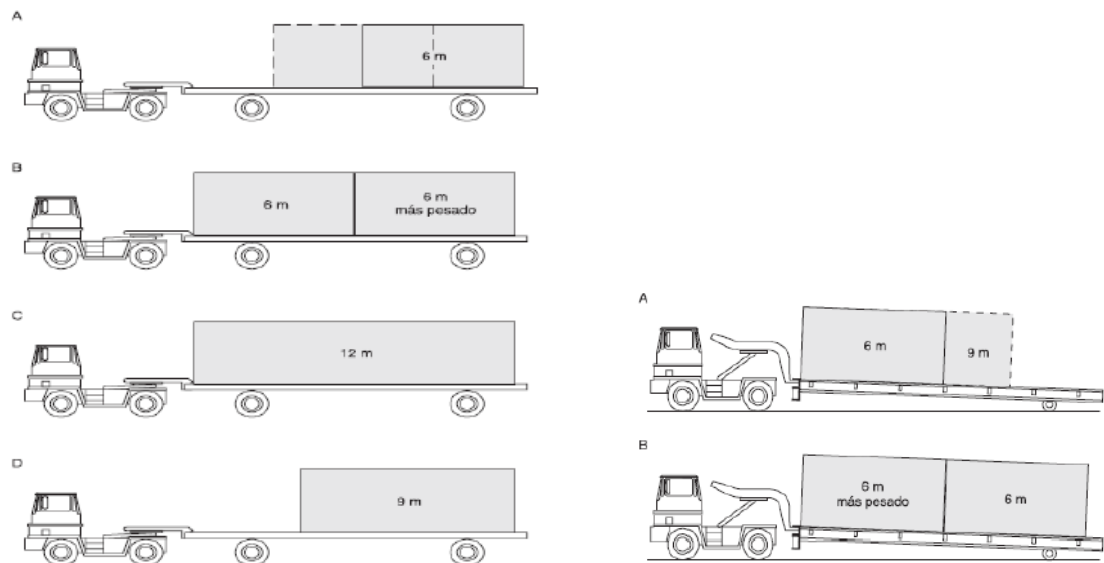


Figura 26. Formas de arrastre de bateas (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)

Por lo que respecta al **trabajo en el interior de contenedores**, el ROIT establece una serie de medidas de seguridad orientadas a la apertura de contenedores. Así, poniendo eslingas en las puertas para evitar aperturas incontroladas. Otra cuestión es la introducción de protocolos de trabajo para evitar los riesgos de atmósferas peligrosas, recomendaciones de uso de carretillas tanto para acceder como para mover mercancía en su interior, arrumazón adecuada conforme el Código CTU y segregación adecuada de mercancías conforme al Código IMDG.

También tendremos que tener en consideración la manipulación de mercancías colocadas sobre los que se denominan **contenedores sobredimensionados**. Dichos tipos de contenedores consisten en meras plataformas, en las que puede ir cargada cualquier tipo de mercancía que no cabría en un contenedor cerrado. La cuestión a vigilar en este tipo de casos es el control sobre las medidas de sujeción de las mercancías sobre dichos contenedores. En este sentido, habría que tener en cuenta la NTP 1038/2015 Dispositivos de sujeción de equipos de trabajo y cargas diversas sobre vehículos de transporte: seguridad (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene-INSHT, 2015). En la NTP se establecen las condiciones preventivas necesarias a efectos de

medición del cálculo de fuerzas, métodos y medios de sujeción, distribución de la carga sobre la plataforma, así como la formación necesaria del personal de amarre y los conductores de cabezas tractoras.

Cuando la **manipulación de contenedores se realiza en buques** la primera cuestión a analizar es el **acceso seguro al buque**. El medio para ello desde el muelle debe ser la escala real del buque. Si no es razonablemente factible emplear una escala real, se debería usar una pasarela o plancha de atraque, un equipo especial de acceso en caso de un excesivo francobordo o, finalmente, si el francobordo es demasiado bajo una escala de muelle.

Dichos equipos evitarán caídas desde altura, así como, caídas entre el buque y el muelle. Habrán de disponer de las medidas de firmeza y solidez adecuadas y con unos ángulos de inclinación predeterminados. Los datos concretos de todas dichas condiciones se contienen en el ROIT.

Respecto de las **condiciones seguras de trabajo para la trinca/destrinca** de contenedores habría que tomar como referencia, aunque no se han analizado en este Trabajo, el Anexo 14 (Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores) del Código ESC - Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga y el Folleto número 8 de la serie *International Safety Panel Briefing, titulado Safe working on container ships*, de la *ICHCA International Ltd.*, en el que se dan orientaciones relativas a la seguridad en el trabajo a bordo de buques portacontenedores.

A la hora de determinar las condiciones de seguridad en trabajos de trinca/destrinca en las **cubiertas de los buques**, el ROIT sugiere las siguientes reglas:

- Debe garantizarse el acceso seguro a las áreas de trabajo de los estibadores. Esto incluye la instalación de vallas adecuadas con rodapiés donde haya riesgo de caída. Las superficies con rejilla deberían estar limpias de corrosión avanzada y sin agujeros.

- Los espacios de trinca deben estar revisados. Entre ellos los siguientes:
 - entre los contenedores estibados en tapas de escotilla
 - en los extremos de las escotillas
 - en los puntales de trinca fuera de borda
 - espacios de trinca fuera de borda en tapas de escotilla
 - en los puentes para las tareas de trinca
 - en otros espacios en los que trabajen personas que se ocupen de la sujeción de contenedores

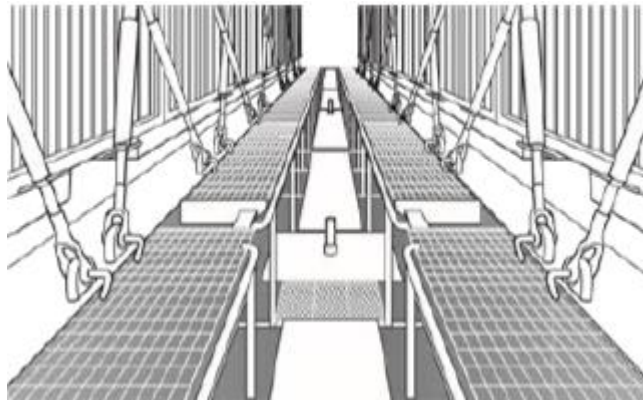


Figura 27. Pasillo de trinca (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)

- La anchura de los espacios de trinca, salvo en los puentes de trinca, debería ser preferentemente de 1000 mm y no inferior a los 750 mm, sin contar las trincas presentes.
- La anchura de los puentes de trinca permanentes debería ser de 750 mm entre las barandillas superiores de las vallas y de al menos 600 mm entre los estantes de almacenamiento, cornamusas de trinca y cualquier otro obstáculo.
- Los puentes y plataformas de trinca, cuando proceda, deberían estar vallados con una barandilla superior a 1 m de altura de la base y con dos barandillas intermedias.
- Debe preverse un plan de alumbrado para las vías de acceso y las zonas de trabajo.
- Pueden encontrarse más orientaciones sobre la trinca segura de los contenedores de cubierta en la Circular MSC 1/Circ. 1352 Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC) y en el folleto núm. 35 de la serie *Safety Briefing, Safe Lashing of Deck Containers*, de la ICHCA.
- Se deben evitar peligros de arcos eléctricos o explosiones que puedan producirse durante la conexión y desconexión de los contenedores de refrigeración.

- Los trabajadores portuarios dedicados a las operaciones de trinca/destrinca de los contenedores deben trabajar en equipos de dos personas, de forma que una maneje el tensor y la otra sujete firmemente la barra de trinca.

CAPITULO 12

EL BUQUE COMO ENTORNO DE TRABAJO DE ACTIVIDADES DE ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA. EL BUQUE EXTRANJERO

12. EL BUQUE COMO ENTORNO DE TRABAJO DE ACTIVIDADES DE ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA. EL BUQUE EXTRANJERO

El buque en puerto es lo que permite, primordialmente, la actividad de estiba portuaria. De este modo, es preciso plantearnos cuál es la incidencia, frente a la prevención, del posicionamiento de un buque en puerto cuando no tiene bandera española o europea.

12.1 Reseña sobre la normativa aplicable al Buque en general y como Centro de Trabajo

Por centro de trabajo, en la normativa española, debe entenderse a la unidad productiva con organización específica, que sea dada de alta, como tal, ante la autoridad laboral. En la actividad de trabajo en el mar se considerará como centro de trabajo el buque, entendiéndose situado en la provincia donde radique su puerto de base¹⁹². Hemos de partir de este concepto básico de buque como centro de trabajo ya que la propia LPRL lo considera a este último como unidad de base para la aplicación de muchos de sus preceptos.

Pero en materia portuaria tan importante es el concepto de Buque como el de Estado de Bandera. Y ello es así a efectos de la normativa de aplicación en materia de navegación¹⁹³, de registro¹⁹⁴, de inspecciones¹⁹⁵, en materia preventiva¹⁹⁶ e incluso jurisdiccionales y de control como más adelante veremos.

¹⁹² Según artículo 1.5 Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2015).

¹⁹³ Según el artículo 5.1 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014), los buques nacionales quedarán sujetos a las disposiciones de este título con independencia del lugar en que se encuentren y sin perjuicio de las competencias que, con arreglo a los tratados aplicables, correspondan a otros Estados ribereños o del puerto.

¹⁹⁴ Según el capítulo I del Título I del TRLPEMM.

¹⁹⁵ Según el artículo 1 en conexión con el 2.4 Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (BOE núm. 317, de 30 de diciembre de 2010), ese reglamento tiene por

Por lo que respecta al nivel internacional, hay dos organismos fundamentales de los que emanan las reglas aplicables al tráfico marítimo en general y a los buques en particular, por lo que se refieren, entre otras, a cuestiones preventivas. Dichos organismos son la **Organización Marítima Internacional (OMI)** y la **Organización Internacional del Trabajo (OIT)**.

Algunos de los Convenios implantados por la OMI son el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado¹⁹⁷, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL)¹⁹⁸ y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación STCW), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010¹⁹⁹.

En cuanto a la acción normativa de la OIT, algunos de los Convenios, Recomendaciones y Repertorios más reseñables en esta materia de la OIT son, respecto del **Transporte marítimo**, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)²⁰⁰, el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). Además la OIT cuenta con otros documentos orientativos como son las Pautas, entre las que se encuentran las Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad

objeto regular las inspecciones de buques extranjeros en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, considerando como buque todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón español.

¹⁹⁶ Según el artículo 2.1 Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca (BOE núm. 188, de 07 de agosto de 1997), dicho reglamento se aplica a todo buque abanderado en España o registrado bajo la plena jurisdicción española, utilizado a efectos comerciales para la captura o para la captura y el acondicionamiento del pescado u otros recursos vivos del mar.

¹⁹⁷ Organización Marítima Internacional-OMI, 1974

¹⁹⁸ Organización Marítima Internacional-OMI, 1973

¹⁹⁹ Organización Marítima Internacional-OMI, 2010

²⁰⁰ Habría que remarcar que los trabajadores de la estiba portuaria no están considerados en España como "gente de mar" y, por tanto, no les es de aplicación el Convenio MLC 2006. Dicha exclusión está contenida en la Circular de 18 de abril de 2013 de la Dirección General de la Marina Mercante sobre definiciones de buque, gente de mar y aguas abrigadas por la autoridad competente (Ribes, 2015)

y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, las Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques, las Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar y las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Respecto de la **Pesca**, destacamos el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199), las Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). por último, respecto de los **Puertos**, destacamos el Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137), el Convenio sobre seguridad e higiene en trabajos portuarios (núm. 152), la Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 145), la Recomendación sobre seguridad e higiene en trabajos portuarios (núm. 160), el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte, las Pautas sobre formación en el sector portuario, el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos y el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos.

Finalmente, es necesario señalar con respecto a esta cuestión, el **Memorando de París de 1982 (París MOU)**. En dicha organización, a la que España está adscrita, se regula e implementa un sistema armonizado de control por el Estado Rector del Puerto de los buques que recalen. A tal efecto, en el marco del Memorando de París de 1982 se establecen los compromisos que han de mantener y los Convenios internacionales relevantes para el Acuerdo, los procedimientos de inspección y la investigación de los procedimientos operacionales, el intercambio de información entre las Autoridades y la estructura de la Organización y los procedimientos de enmienda.

12.2 La relación Buque-Terminal como entorno de trabajo en materia de prevención de riesgos laborales en la actividad de servicios portuarios de manipulación de mercancía

Con anterioridad al análisis de las especificidades preventivas relacionadas directamente con el personal dedicado a los servicios portuarios de manipulación de mercancías, convendría detenerse en ver las interconexiones o interfaz entre el buque y el puerto.

Para ello nos preguntamos ¿desde el amarre hasta el desatraque del buque al muelle terminan las funciones del buque y las asume la Terminal y el personal que realizará las tareas de servicio portuario de manipulación de mercancías? ante esta cuestión la respuesta sería negativa. A continuación, enunciaremos algunas de las interconexiones que existen durante tal periodo y con repercusiones en materia preventiva.

En materia de **garantías de la correcta estiba de contenedores**, habría que indicar que la estiba de la mercancía dentro del contenedor no es responsabilidad ni de la tripulación del buque ni de la empresa estibadora. Es por ello que es necesario que el expedidor emita un Certificado de Arrumazón mediante el que se garantice que se ha cargado el interior del contenedor de forma segura y conforme a la regulación que le fuera de aplicación²⁰¹, sirviendo ello también para organizar la estiba en un lugar seguro en el buque.

Las reglas siguientes son pautas generales sobre la arrumazón: **a)** Verificación del estado del contenedor; **b)** Estiba por pesos; **c)** Relleno de huecos; **d)** Estibado seguro de mercancías frágiles; **e)** Las cargas líquidas en tanques flexibles debidamente separadas; **f)** Colocación vertical de tambores o barriles; **g)** Evitar que la carga más próxima a la puerta se caiga al abrirse la misma; **h)** Encaje adecuado de los palets en los que se hubiera colocado la carga; **i)** Asegurar la correcta ventilación en los contenedores de temperatura controlada; **j)** Si fuera mercancía peligrosa con código IMDG, se listará mediante el pertinente manifiesto de carga con objeto de una manipulación adecuada en la Terminal y que sea ubicado en una zona segura en el buque.

²⁰¹ Cuando se trata de mercancía peligrosa, dicho certificado está conceptuado en el artículo 3.9 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (BOE núm. 37, de 13 de febrero de 1989).

Estos Certificados de Arrumazón y Manifiestos de Carga son tenidos en cuenta tanto por la Terminal -para su depósito temporal adecuado, para un movimiento horizontal seguro, una planificación adecuada de estiba o desestiba, etc-, como por el propio Buque -para una ubicación correcta, control correcto de cargas de peso, etc-.

Los **Planes de Estiba/Desestiba** son documentos generados por la Terminal para la planificación segura de dichas operaciones. Tras ser informado el buque de dichos Planes de Estiba/Desestiba, se entrega al Capataz de la Mano para su implementación.

Los motivos de seguridad son comunes a ambos. Al buque le sirve para mantener la estabilidad de pesos, para garantizar una ubicación correcta para siguientes escalas, y para garantizar una correcta colocación de los mismos en caso de contener mercancías peligrosas, etc. Por otra parte, para la Terminal se garantiza que no se generan huecos con riesgos de caídas de personal estibador, se evitan riesgos de golpes y posterior desplome de pilas de contenedores. Hay que hacer especial mención con respecto a este tema que la desestiba se suele hacer desde banda tierra a banda mar, y al revés en la estiba, y desde contenedores de más altura a menos, etc.

Desde 2016 el Convenio SOLAS fue enmendado en orden a la implantación del **Certificado de Masa Bruta Verificada de los contenedores**. Dicho cambio normativo implica que, si en el documento de expedición del contenedor lleno no se indica la masa bruta verificada y el capitán del buque o su representante y el representante de la Terminal no han obtenido la masa bruta verificada del contenedor lleno, éste no se embarcará en el buque.

De ahí que, si ambos representantes no firman el documento, el contenedor no sería cargado, evitándose riesgos para la Terminal. Entre otros riesgos procedemos a señalar que se desfonde el contenedor en operaciones de izado del mismo por exceso de peso, que colapse alguna grúa por sobrecarga, que vuelquen cabezas tractoras cuando efectuaran su transporte horizontal, etc. También sirve al Buque para que garantice un reparto seguro de pesos.

La Recomendación²⁰² OIT sobre seguridad e higiene en trabajos portuarios (núm. 160) encarga a los oficiales de buque el desarrollo de tareas de **supervisión de las tareas de estiba/desestiba por parte de la tripulación del buque y cooperación con el personal de tierra** según proceda. Para ello, deberían proporcionar medios de acceso seguros al buque y a cualquiera de sus partes en las que tengan que desarrollar labores los trabajadores portuarios, cerciorarse de que el equipo que vayan a utilizar los trabajadores portuarios sea de buena construcción y se mantenga en las debidas condiciones, facilitar la información necesaria a los trabajadores portuarios a bordo del buque, velar por que las actividades de la tripulación no planteen riesgos para la seguridad o la salud de los trabajadores que se encuentran a bordo del buque, asegurarse de que las actividades de la tripulación de un buque no interfieran con la labor de los estibadores. Las tripulaciones sólo deberían ser autorizadas a manipular cargas por motivos de seguridad del buque en situaciones de emergencia²⁰³.

Asimismo, y cuando se trate de mercancías peligrosas, será el Capitán el que viene obligado a tomar las medidas para garantizar una manipulación segura de dichas cargas, todo ello conforme lo establecido en el artículo 26 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

A pesar de todo lo indicado, los Tribunales, en ocasiones, imputa la responsabilidad por un accidente mortal a la empresa estibadora, exonerando por ello de responsabilidad al Capitán ya que entendía que la supervisión de las operaciones de carga o descarga correspondía a dicha empresa, y no al Capitán del buque²⁰⁴. En el caso citado, el accidente se produjo por un escoramiento del buque, debido a un mal emplazamiento de la carga y una trinca defectuosa de la misma, debiendo la empresa

²⁰² Hay que recordar que las Recomendaciones de la OIT no tienen eficacia normativa.

²⁰³ Según Proyecto de revisión del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos (Ginebra 21-30 noviembre 2016)

²⁰⁴ TSJ Comunidad Valenciana Sala de lo Social, sec. 1ª, Sentencia 24-4-2009, nº 1290/2009, rec. 2457/2008 - ECLI: ES:TSJCV:2009:2905. Hay que destacar que se trataba de un buque extranjero.

estibadora haber cumplido con cuantas medidas de seguridad y prevención. El supuesto enjuiciado hubiera requerido el ajuste sin riesgos en las tareas de carga y descarga, según lo establecido en el artículo 18 RDL 2/86.

12.3 El Buque extranjero en materia preventiva

Detrás de cualquier norma, incluyendo las preventivas, deben ser aplicados sistemas de control y de sanción para garantizar su efectividad. Pero, ¿puede la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) actuar en casos de accidentes de personal de servicios portuarios de mercancías en buques extranjeros?

La respuesta es, inicialmente, negativa. Y es que el artículo 19.1 .b Ley 23/2015 , de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social²⁰⁵, limita la facultad de la ITSS a los buques de pabellón español de la marina mercante y los buques de pabellón español de pesca, que se hallen en puertos del territorio español o en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como en las instalaciones y explotaciones auxiliares o complementarias para el servicio de estos que se hallen en tierra y en territorio español.

Entonces, ¿quedaría exenta de responsabilidad una empresa estibadora en caso de un accidente laboral en un buque extranjero por falta de medidas de prevención? ²⁰⁶. Con tal finalidad, y salvo mejor criterio en derecho, entendemos que, para dar una respuesta a esta pregunta, tenemos que analizar dos supuestos.

En el primero de ellos plantearemos si la falta de medidas de prevención deviniera por elementos estructurales del propio buque.

Efectivamente, si el elemento causante del accidente hubiera sido la inadecuación o falta de mantenimiento, por ejemplo, del sistema de protección de una escotilla, la

²⁰⁵ BOE núm. 174, de 22 de julio de 2015

²⁰⁶ Las empresas estibadoras serían responsables directas en caso de incumplimiento de normativa preventiva ya provinieran los trabajadores portuarios de las antiguas SAGEP, una SAGEP transformada a ETT, una ETT o un CPE.

anchura insuficiente de un pasillo de trínca, el estado de las tacillas de cierre de contenedores, etc no podrían ser invocadas por la ITSS a la hora de hacer reprochable la actividad preventiva de la empresa estibadora. Ello es así, ya que la normativa técnica a aplicar a dichos elementos estructurales no sería, en ningún caso, la española, así como que pertenecerían a un tercero respecto al que no se aplica dicha regulación. Esta afirmación quedaría reforzada si el Buque cumple con todos los requerimientos legalmente aplicables, por ejemplo, en el MLC 2006.

En el segundo de dichos supuestos analizaremos si la falta de medidas de prevención viniera del quebranto del deber de vigilancia de la empresa estibadora respecto de la idoneidad de dichos elementos estructurales.

Es esta línea la que entendemos que permitiría que la ITSS pudiera imputar alguna responsabilidad preventiva frente a la empresa estibadora²⁰⁷, no al buque extranjero. Esta cuestión queda reforzada jurídicamente por los deberes empresariales generales establecidos en el artículo 14 LPRL, donde se garantiza el deber de protección, mediante el que el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo, y el artículo 17 LPRL, que recoge que el empresario adoptará las medidas necesarias con el fin de que los equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos. De ahí que para dichas empresas se hace perentorio no sólo el organizar un sistema preventivo adecuado y eficaz a nivel de Terminal, sino un funcionamiento preventivo que arranque desde el mismo buque con

²⁰⁷ Simplemente recordaremos que el quebranto del deber de vigilancia por la empresa no está expresamente recogido como tal en el RDLeg 5/2000 de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (BOE núm. 189, de 08 de agosto de 2000) en el que sólo se recoge como infracción muy grave el

no adoptar cualesquiera otras medidas preventivas aplicables a las condiciones de trabajo en ejecución de la normativa sobre prevención de riesgos laborales de las que se derive un riesgo grave e inminente para la seguridad y salud de los trabajadores (artículo 13.10 RDLeg 5/2000).

No obstante, la interpretación judicial de este deber de vigilancia hace recaer en el empresario una responsabilidad administrativa cuando éste no ha acreditado la suficiente diligencia preventiva.

anterioridad, si cabe, del acceso del personal portuario a su interior para comenzar con los trabajos de manipulación de mercancías.

Sin que afectara directamente a materia preventiva, terminaremos este epígrafe referenciando en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, cuando indica que

salvo lo previsto para los buques de Estado, la jurisdicción civil y penal de los tribunales españoles se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores marítimas. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean procedentes, así como la entrada y registro en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al cónsul del Estado del pabellón a la mayor brevedad posible (artículo 12 Ley 14/2014).

Todas las cuestiones expuestas ponen de manifiesto las dificultades que, ante la interposición de buques extranjeros no europeos, podrían existir en el caso de accidentes muy graves o incluso mortales que ocurrieran en dichos buques, ya fuera a efectos de la actuación de la jurisdicción civil y penal, de la Inspección de Trabajo o, derivada de ésta última, de la Seguridad Social a la hora de imponer recargos de prestaciones.

CAPITULO 13

LA LIBERALIZACIÓN Y OTROS RETOS DE FUTURO EN MATERIA PREVENTIVA

13. LA LIBERALIZACIÓN Y OTROS RETOS DE FUTURO EN MATERIA PREVENTIVA

Tras haber analizado todas las cuestiones anteriores en relación con los aspectos jurídico-preventivos de mayor especificidad que están relacionados con el sector de la estiba y desestiba de contenedores en España, procederemos a esbozar las conclusiones finales al mismo.

Por lo que respecta al sistema portuario en España existen autores que defienden que el futuro de dicho sector tendría que ir orientado a una mayor liberalización para conseguir un incremento de su competitividad²⁰⁸. El motivo por el que hemos introducido este asunto es porque el nivel de competencia que está viviendo el sector portuario español es muy alto, aunque mantenga en la actualidad un estado de salud bastante bueno. No obstante, puertos como Sines o Tánger Med-I y, sobre todo, el futuro Tánger Med-II se constituyen como retos importantes del sistema portuario español. Para ello, algunas de las ideas liberalizadoras que se han venido barajando desde hace unos años para ganar en competencia han sido las siguientes (Cerbán y Ortí, s.f.):

Cambio de modelo de organización: Racionalización y especialización portuaria y una reducción de los puertos de interés general y de las Autoridades Portuarias.

Cambio del modelo de Gobernanza: Evolución hacia un nuevo modelo basado en la corporatización de gestión público-privada de los puertos de interés general, con la unificación de las Autoridades Portuarias bajo el amparo de Corporaciones o Fachadas Marítimas (*Logistics Authorities*).

Cambio del sistema de planificación portuaria: Planificación del sistema portuario bajo una estrategia estatal única, basándose en estudios de demanda y mercado.

²⁰⁸ Estudios sobre la Economía Española - 2015/20. Infraestructuras Portuarias. Análisis del sistema Portuario Español Contexto Internacional y propuestas de reforma (Cerbán y Ortí, s.f.).

Libre competencia de los servicios técnico-náuticos.

Liberalización de la estiba: Instauración de un nuevo sistema liberalizado en el modelo de estiba, que elimine la relación laboral especial y el control de acceso a la profesión.

Es a ese último factor de competitividad (liberalización de la estiba) al que nos vamos a referir en lo sucesivo. Algunos autores muestran discrepancias con la eficacia de este nuevo modelo ya que han entendido que el proceso de liberalización que se está reclamando desde algunos sectores y que se viene viviendo tras la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Sexta) de fecha 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13, no es lo más adecuado en términos de garantía de un servicio público como lo es el portuario. Y es que dicha Sentencia sugirió, que no impuso, medidas mediante las que, en primer lugar,

las propias empresas estibadoras pudiendo contratar libremente trabajadores permanentes o temporales, gestionen las oficinas de empleo que han de suministrarles su mano de obra y organicen la formación de esos trabajadores o, en segundo lugar, crear una reserva de trabajadores gestionada por empresas privadas, que funcionen como agencias de empleo temporal y que pongan trabajadores a disposición de las empresas estibadoras. Sin embargo, ¿son estos mecanismos sugeridos los más adecuados para contribuir a la profesionalización del trabajo portuario, introducir mejores condiciones de trabajo y favorecer el máximo rendimiento de los puertos de la Unión Europea?. De nuevo, se evidencia que cuando son las libertades económicas las vulneradas, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se posiciona en garantizar el principio de libre mercado, donde las cuestiones económicas prevalecen sobre los derechos sociales establecidos, con la finalidad de garantizar un servicio público (Ribes, 2017).

Este último planteamiento adquiere más fuerza si cabe cuando, recordamos, las razones alegadas por la representación española, y consideradas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en defensa del ya derogado sistema regulador de la estiba, fueron razones de interés general, de servicio público y una garantía para la

protección de los trabajadores -entre ellas la prevención de riesgos laborales- como razón imperiosa de interés general²⁰⁹.

En un futuro inmediato veremos cuál de las dos líneas argumentativas será la que prevalezca, ya que la reforma legal operada en la legislación española desde el RDL-RTSP ha dejado bastantes incertidumbres que se irán esclareciendo mediante el desarrollo reglamentario de dicha norma y con el resultado de los procesos de negociación colectiva que el mismo está generando y va a generar.

Respecto a dicho desarrollo reglamentario, tendríamos que indicar que aún no se ha publicado nada al respecto²¹⁰, pero analizaremos las posibles propuestas de futuro frente a la prevención.

²⁰⁹ En primer lugar, el servicio portuario de manipulación de mercancías constituye un servicio de interés general sujeto a obligaciones de servicio público cuyo objeto es garantizar la regularidad, continuidad y calidad del servicio.

En segundo lugar, añade el Reino de España, la restricción de que se trata resulta necesaria para garantizar la protección de los trabajadores, lo que constituye una razón imperiosa de interés general (sentencia *International Transport Workers' Federation y Finnish Seamen's Union*, C-438/05, EU:C:2007:772, apartado 77 y jurisprudencia citada), de conformidad con el Convenio 137 sobre el trabajo portuario, adoptado en Ginebra el 25 de junio de 1973 en el marco de la Organización Internacional del Trabajo (en lo sucesivo, «Convenio nº 137»)

En lo que atañe, a continuación, a la alegación que el Reino de España basa en la necesidad de lograr un elevado **nivel de formación y de profesionalización de los trabajadores portuarios para garantizar la calidad y la seguridad del servicio**, la Comisión pone de relieve que la legislación española tan sólo prevé requisitos mínimos y generales en materia de formación de dichos trabajadores. La Comisión añade que existen otras medidas menos restrictivas, tales como disponer que la formación de los trabajadores portuarios sea organizada por entidades públicas o por las propias empresas estibadoras.

Por último, la Comisión sostiene que las disposiciones del Convenio nº 137, relativas a las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, en ningún caso obligan a los Estados miembros que han ratificado dicho Convenio a imponer restricciones como las previstas en el régimen portuario español. En efecto, de los ejemplos de regímenes portuarios en vigor en otros Estados miembros —en los que se establecen medidas conformes con el artículo 49 TFUE como las mencionadas en el apartado 42 de la presente sentencia— se desprende que la protección de los trabajadores portuarios y la observancia del Convenio nº 137 pueden garantizarse con medidas de ese tipo (Párrafos 40, 41, 43 y 44 de dicha Sentencia).

²¹⁰ Sólo nos consta la Resolución del Presidente de Puertos del Estado de fecha 10 de Julio de 2017, por el que se aprueba el procedimiento para la Homologación de trabajadores de la estiba conforme al artículo 3.2.a Real Decreto Ley 8/2017 (Puertos del Estado, 2017)

13.1 La liberalización del sector de la estiba. Estado actual del desarrollo reglamentario y convencional de la misma

Como se señaló en el Capítulo 2 de este TFM, nos encontramos en la actualidad en una situación de absoluta transitoriedad por lo que se refiere al proceso de liberalización surgido tras el RDL-RTSP, por lo que procederemos ahora a analizar cuál es la situación al respecto.

Por lo que se refiere al estado actual de las negociaciones, tenemos que referenciar el **Acuerdo de fecha 29 de junio de 2017** (Blog Estibadores de Bilbao, 2017); en fecha 6 de julio de 2017 se acordó el **Acta de modificación del IV Acuerdo del sector de la estiba portuaria**²¹¹ mediante el que se oficializaba la obligatoriedad de subrogación suscrita en el Acuerdo de 29.06.17. El 12 de Septiembre de 2017 se retoma la **Negociación del V Acuerdo Marco del Sector de la Estiba** (Blog Estibadores de Bilbao, 2017); y, finalmente, tras la denuncia que en Octubre/2017 presentó la Autoridad Portuaria de Vigo ante la Comisión Europea contra las negociaciones entre empresas y sindicatos de cara a dicho V Acuerdo Marco por entender que "no se puede imponer la subrogación ni fijar un número de horas de formación excesivo (más de 1000) para acceder a la profesión" ya que "los convenios colectivos han de estar sujetos a las normas de la competencia" (Blog Estibadores de Bilbao, 2017). En este particular, la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia incoó expediente sancionador** a principios de Noviembre/2017 contra patronal y sindicatos por posibles prácticas restrictivas de la competencia en el sector de la estiba "en el acuerdo alcanzado el 6 de julio de 2017 para modificar el IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria" (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia-CNMC, 2017).

Pero, del resultado actual de dichas negociaciones ¿se ha visto afectada la regulación preventiva en el sector de la estiba?

²¹¹ BOE núm. 170, de 18 de julio de 2017

Para responder esta pregunta, tendremos que analizar el **Borrador de V Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria** (Blog Estibadores de Bilbao, 2017) y compararlo con su predecesor. El análisis de dicho V Acuerdo Marco sería muy importante ya que en el Anexo del RDL-RTSP, que se encuentra pendiente de desarrollo reglamentario y convencional, se establece que las partes acordaron reservar inicialmente al marco sectorial estatal como competencias exclusivas, entre otras, la materia relativa a prevención de riesgos laborales.

El resultado de dicho análisis es que los cambios que se quieren introducir a propuesta sindical en el V Acuerdo Marco no son excesivos y, los que hay, tienen una vertiente más socio-laboral que preventiva. De ahí que lo preventivo no goza de excesiva importancia en estos momentos. Destacamos los siguientes cambios:

Artículo 22.5: Se añade un nuevo párrafo en orden a que quede especificado que en Procesos de Selección de Personal se podrán incluir pruebas de formación específica en prevención de riesgos “el comité de selección de personal ... podrá incluir las pruebas prácticas profesionales y de formación específica del sector en prevención de riesgos laborales que estimen adecuadas a las características de los puestos de trabajo”. De esta redacción habría que destacar el elemento condicional y no imperativo de dicha obligación.

Artículo 57: Se añade este nuevo artículo para que quede expresamente recogido que el CPE, para contratos en prácticas y prácticas no laborales, deberá formar al alumnado en materia preventiva. Cuestión la primera innecesaria ya que viene de suyo y, respecto de la segunda, que se anticipa a la regulación reglamentaria de esta formación en prácticas no laboral.

Artículo 79.2: Se añade este artículo para justificar en base a razones preventivas, entre otras, que el personal que pudiera subrogarse a las Empresas Estibadoras lo sean con contratos indefinidos. Cuestión esta que, aunque alegable, no se entiende que sea la última ratio de tal justificación.

Disposición Adicional 6ª: Se crea un nuevo Comité de Coordinación de las SAGEP, CPE y las Empresas Estibadoras con vistas a que asuma funciones, entre otras, relativas a los planes y la coordinación de prevención de riesgos laborales. Con ello, se sigue el criterio del IV Acuerdo Marco a la hora de constituir organismos de coordinación preventiva que sigan relacionando al proveedor de personal de estiba (ya fueran SAGEP o CPE) y las empresas estibadoras, sin perjuicio de que se mantienen la Comisión de Prevención, la Subcomisión de Seguridad y Salud Laboral y los Comités de Seguridad y Salud en cada Puerto. Lo que pasa es que, ¿vincula este Comité de Coordinación a las ETT que pudieran proveer personal en un puerto, en tanto que obligaría dicho Acuerdo Marco a empresas que estarían fuera de su ámbito subjetivo?, ¿afectaría a empresas que no hagan uso de dichos CPE?, ¿afectaría a las empresas estibadoras en general dado que ya no tienen obligación de acudir a SAGEP/CPE?

Disposición Adicional 8ª: Se añade esta Disposición Adicional con objeto de que las referencias a los CPE en el texto de dicho V Acuerdo Marco se entenderán realizadas también a las SAGEP y, lo que es más curioso, a Empresas de Trabajo Temporal que cedan trabajadores a las empresas titulares del servicio de manipulación de mercancías para la realización de las actividades del ámbito funcional. Como indicábamos en el punto anterior: ¿vincula el V Acuerdo a las ETT a pesar de que son empresas que estarían fuera de su ámbito subjetivo?

Disposición Adicional 9ª.bis: Se ha recogido la posibilidad de poner en marcha un Protocolo de Control de Drogas y Alcohol -aunque no se ha regulado aún nada al respecto-. De ahí que siguen estando perfectamente vigentes, a día 26.01.18, los comentarios realizados en este TFM más arriba. ¿Sería intención del V Acuerdo Marco trasponer el Protocolo de Drogas y Alcohol implantado en la SAGEP de Algeciras?²¹²

²¹² Volvemos a reiterar el contenido ya realizado en una nota a pie de página en el Capítulo relativo a la Vigilancia de la Salud, cuando señalábamos la dudosa constitucionalidad de estos tipos de control.

Con carácter genérico en dicho documento, en contra de lo que hacía su predecesor, cada vez que aparece la palabra “**trabajador/es**” se acompaña de “**y trabajadora/s**”. No obstante, ninguna novedad aparece en dicho documento respecto de medidas preventivas específicas para mujeres o derivadas de una especial protección de casos de maternidad.

Todas estas referencias llevan a la conclusión de que la materia preventiva no está demasiado presente en el futuro inmediato de la estiba.

Asimismo, lo que parece desprenderse de todo lo indicado más arriba es que la intención inicial de la parte social es la de perpetuar el sistema anterior al RDL-RTSP, ya que las presuntas adaptaciones del V Acuerdo Marco a las exigencias de dicho RDL - con independencia de su corrección o no- son, cuando menos, sorprendentes.

13.2 Retos presentes y futuros de la prevención de riesgos en la estiba

A nuestro juicio, hay que hacer referencia a tres grandes retos a los que se enfrenta hoy en día la estiba, como son la presencia de la mujer, la innovación tecnológica y el diseño de los buques portacontenedores.

Por otra parte, cuando se revisa el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos de la OIT en 2005, y se compara con su revisión en 2016, resulta bastante tranquilizador que en un decenio hayan cambiado tantas cosas en el sector de la estiba por lo que se refiere a la materia preventiva.

La evolución de dicho Repertorio es lo que nos va a servir para documentar los aspectos que constituyen los retos presentes y futuros para la prevención en la estiba.

Comenzamos con la realidad manifiesta de la **presencia de las mujeres en los servicios portuarios de manipulación de mercancías**. La causa de ello es porque, según dicho Repertorio, las técnicas modernas de manipulación de cargas permitirían a las mujeres

realizar tareas de manipulación, incluso, los trabajos manuales. Las líneas de actuación según la OIT deberían ser:

1. Implantar y desarrollar políticas preventivas en las que se considere una perspectiva transversal enfocada en el factor género.
2. Que dichas políticas sean coordinadas entre empresas y representación laboral en conformidad con las legislaciones nacionales.
3. Programas de prevención basados en un trato equitativo.
4. Participación de las mujeres en la toma de decisiones preventivas a todos los niveles.

No se ve que a nivel de OIT tengan las cosas muy claras. Justificaremos a continuación tal rotundidad.

Si la presencia de la mujer es una realidad palpable a día de hoy, no es como consecuencia de los cambios tecnológicos y las técnicas modernas de manipulación de cargas como se indica, ya que se sigue estibando y desestibando con barras de trinca y a la intemperie desde mucho antes del 2005.

Por otro lado, no se puede propugnar una estrategia enfocada en el factor sexo (punto 1) y, a la vez, programas de prevención basados en un trato equitativo entre hombres y mujeres (punto 3). Es más defendible la línea de trabajo que plantea la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020 cuando sugiere un trato desigual a los desiguales para conseguir la igualdad. Es decir, habría que proveer a hombres y mujeres de políticas de prevención en régimen de igualdad, pero la implementación y el desarrollo de las mismas tendrá que centrarse activamente en favorecer la atención a las mujeres ya que está demostrado que, ante los mismos riesgos, resultan más afectadas.

La OIT es un organismo internacional y, aunque el Repertorio se realiza por personal técnico, debe ser lo más políticamente correcta posible. Con ello, queremos incidir en el hecho de que, considerando favorable el papel que se otorga a los interlocutores

sociales a la hora de establecer medidas preventivas a favor de las mujeres, en el Punto 2 se indica que debe ser "en conformidad con las legislaciones nacionales". Es decir, en países desarrollados en los que las legislaciones ofrecen medidas de protección a las mujeres no habría problemas para que los interlocutores sociales pudieran coordinar dichas medidas. Pero ¿qué pasa con países menos desarrollados a los que la OIT también se dirige?. En dichos países será, cuando menos, muy difícil que sólo los interlocutores sociales puedan plantear dichas medidas frente a una posición contraria o, al menos, no facilitadora de las mismas por los poderes públicos o la legislación nacional.

Por último, planteamos sólo un hecho y es que echamos de menos que en dicho Repertorio nada se mencione sobre medidas preventivas especiales para aquellas mujeres que trabajan en el sector de la estiba para casos de maternidad.

Otro de los retos que se anticipan en el futuro para la prevención de riesgos en la estiba es la **innovación tecnológica**. Pero antes de avanzar, ¿de qué hablamos cuando nos referimos a innovaciones tecnológicas en la estiba?

Las líneas de trabajo serían los *softwares* de manejo de contenedores TOS y otras plataformas de *booking*, en las que destacan empresas como Cyberlogitec o MyOceans, grúas de muelle, grúas de patio automatizadas y *straddle carriers* donde se manifiesta la primacía de ZPMC, ABB Cranes, Kalmar-Cargotec, Kone Cranes. También los sistemas de posicionamiento de contenedores, desarrollados por DGPS SatTel, tecnologías de identificación por radiofrecuencia RFID de Identec y tecnologías de reconocimiento óptico de caracteres OCR de Hi-Tech, o los sistemas automáticos de control de acceso de contenedores por puerta de Certus.

Por lo que estamos viendo, los sistemas de innovación tecnológica se centran en tres áreas:

- Gestión de la operativa y grúas de muelle.
- Gestión del patio y grúas de patio.

- Gestión de Puerta y control de contenedores.

Tras haber esbozado en qué consisten estas innovaciones, tenemos que preguntarnos ¿son más seguras las Terminales Automatizadas o Semiautomatizadas que las que no lo son? sin lugar a dudas, la respuesta es rotunda, ya que, indiscutiblemente, sí son más seguras, por el hecho de que el error humano disminuye y la interacción hombre-máquina se minimiza.

Aunque partimos de que dichas innovaciones tecnológicas aportan más seguridad, esto no significa que hagan desaparecer los riesgos de accidentabilidad laboral en su totalidad ni que puedan dejar de generar otros riesgos nuevos asociados.

Quizás las herramientas para mitigar esos nuevos riesgos pasan por una potenciación de la formación preventiva, ya fuera de inicio, de especialización o de refresco tanto teórica como, en mucha mayor medida, práctica.

Asimismo, el ROIT sugiere en esta materia las siguientes medidas preventivas:

- Debe establecerse que, en base a pruebas y datos, haya quedado debidamente establecido que las nuevas operaciones, tras aplicar innovaciones tecnológicas, pueden realizarse de manera segura y apropiada, y que se mantienen las debidas condiciones de seguridad en el trabajo.
- Las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas y sus representantes se hayan consultado mutuamente sobre aspectos relativos a la seguridad y la salud y hayan llegado a consenso respecto de la introducción de las mencionadas innovaciones, en que participe, según proceda, la autoridad competente del Estado.
- Se hayan establecido mecanismos para supervisar la utilización en condiciones de seguridad de toda nueva técnica. En dicha supervisión deberían participar los empleadores y los trabajadores y sus representantes.
- Se acaten la legislación nacional y todas las normativas relativas a la seguridad y la salud, y se tenga en cuenta la orientación que proporciona el ROIT a este respecto.

Finalmente, sólo nos quedaría plantear el reto que significa para la prevención de riesgos laborales el **control y la mejora de las condiciones de los buques portacontenedores**.

Desde que han ido evolucionando tanto el tamaño como la especialización de los buques portacontenedores se han minorado los riesgos derivados de la manipulación de contenedores.

Por lo que respecta al tamaño, es manifiesto que la evolución de este tipo de buque ha sido muy importante, ya que en un periodo de 50 años han pasado de cargar 1.530 TEU's²¹³ a los 19.000 TEU's que pueden cargar en la actualidad los mega-buques, así como no siendo descabellado que en breve plazo pudieran llegar incluso hasta los 22.000 TEU's (Maritime Cyprus, 2015).

Esto lleva a que la evolución del tamaño de dichos buques haya supuesto que se hayan mejorado los accesos a los mismos, los pasillos y puentes de trínca se amplían y aseguran, los sistemas de escotillado son más seguros, las escalas entre cubiertas están más protegidas, la minoración de creación de huecos en bodega tras el movimiento de contenedores es manifiesta, el barandillado es más adecuado en las bandas tanto tierra como mar de los buques, etc.

²¹³ Contenedor de 20 pies de largo o su equivalente (un 40 pies son 2 TEU's).

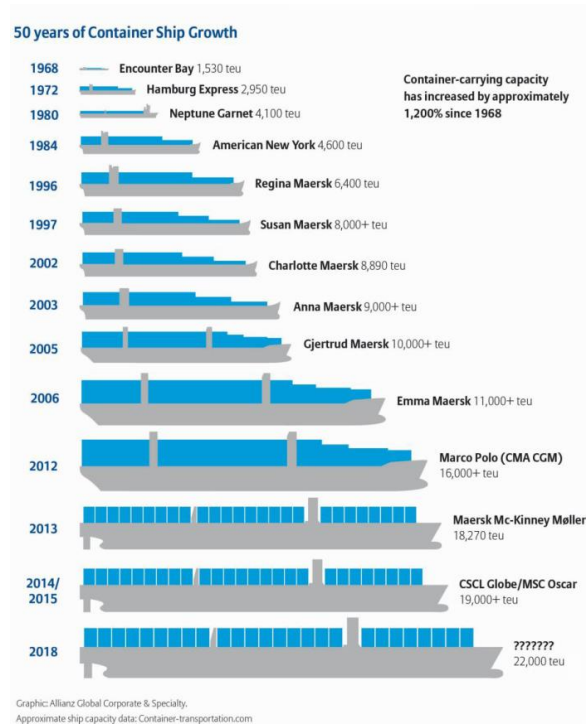


Figura 28. Evolución de la capacidad de carga de portacontenedores (Fuente: Maritime Cyprus, 2015)

Cuando hablábamos de la mayor especialización de los buques sobre los que operan los trabajadores que se encargan de los servicios portuarios de manipulación de mercancías, nos referíamos al hecho de que unos buques totalmente focalizados en el transporte de contenedores, supondrán que los mismos dispongan de una organización más racional y adecuada en la forma de estiba de los contenedores, incidiendo esto directamente en la mayor seguridad de quienes van a trabajar allí.

BLOQUE 2

EXPOSICIÓN Y COMPARACIÓN DE LA NORMATIVA PREVENTIVA DEL SECTOR DE LA ESTIBA PORTUARIA EN MARRUECOS

CAPITULO 1

INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCION

El desarrollo de este segundo Bloque consistirá en la exposición y comparación de la normativa preventiva marroquí con la española en aquellas materias más relacionadas con el sector de la estiba portuaria.

Con tal finalidad, se estructurará este Bloque en una Introducción que condensarán los contenidos que se incluyeron en los Capítulos 1 a 3 del Bloque 1 de este Trabajo, salvo aquellas cuestiones de concepto que se ha considerado que no aportan excesivo valor añadido, ni el análisis de otros sujetos intervinientes en el sector de la estiba portuaria por idéntica razón.

Tras ello, como indicábamos en el Capítulo 1 del Bloque 1 de este Trabajo, utilizaremos el mismo orden de materias preventivas seguido para el ámbito español para exponer y comparar la regulación de ambos países.

Este Bloque 2 concluirá con un Capítulo dividido en dos epígrafes. El primero de ellos consistirá en la comparación de normativas según los riesgos más habituales en la estiba portuaria organizados por grupos de ellos, ya que se ha considerado con más valor técnico dicho enfoque que volver a desarrollar toda la materia del Capítulo 11 del Bloque 1. Y un segundo epígrafe, con un análisis más detallado de dichos riesgos pero centrándonos, y haciendo uso para ello, en los criterios "*FATAL FIVE*" que emplea la empresa Terminalística APM TERMINALS, por ser, más que habituales, inherentes a la estiba portuaria.

A meros efectos informativos, se indica en este momento que toda la normativa legal, documento o dato que no dispongan de una referencia bibliográfica concreta obedece a que se ha obtenido de las fuentes de la web del Ministerio de Trabajo de Marruecos (véase, <http://www.emploi.gov.ma/index.php/fr/>) y de la Base de Datos LEGOSH de la Organización Internacional del Trabajo-OIT (véase, http://www.ilo.org/dyn/legosh/en/f?p=14100:1100:0::NO:1100:P1100_ISO_CODE3,P1100_YEAR:MA,:NO).

Antes de desarrollar los distintos epígrafes respecto a la prevención de riesgos laborales, y con una finalidad introductoria, presentamos un cuadro comparativo en el que quedan analizadas 6 variables respecto de la prevención de riesgos laborales (creación de un organismo de dedicada a la prevención de riesgos laborales, número de convenios internacionales ratificados -sobre 19-, tasa de accidentes de trabajo mortales por cada 100.000 trabajadores, tasa de accidentes de trabajo superior a tres días de ausencia, sistema de reparación en vigor y tasa de cobertura de la prevención de riesgos laborales) en relación con la situación de su implementación en 9 países, entre ellos Marruecos y España. La conclusión de estos datos no la da el autor de este TFM, sino el propio autor del Cuadro adjunto, cuando indica que "*Marruecos presenta un retraso respecto del conjunto de indicadores relativos a la seguridad y salud en el trabajo*" (El Kholti, 2015). De ahí, la oportunidad de realizar esta extensión del TFM como Ampliación 1ª al mismo.

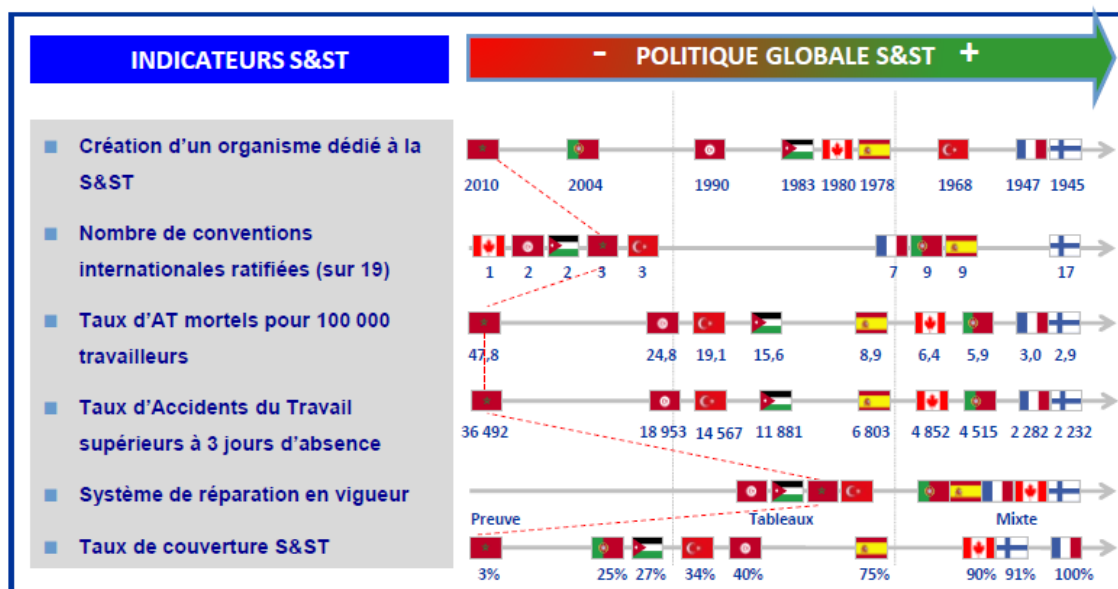


Figura 29. Comparativa indicadores Seguridad y Salud (El Kholti, 2015)

Aunque la situación de Marruecos a nivel preventivo es aún retrasada, la causa de ello es que ha sido relativamente reciente el inicio de la implantación de dichas medidas en nuestro país vecino. El mismo autor que realizó el cuadro anterior presentó en el

mismo Seminario la figura siguiente en la que se visualiza la evolución, a modo de gráfica, de la prevención de riesgos laborales en Marruecos:

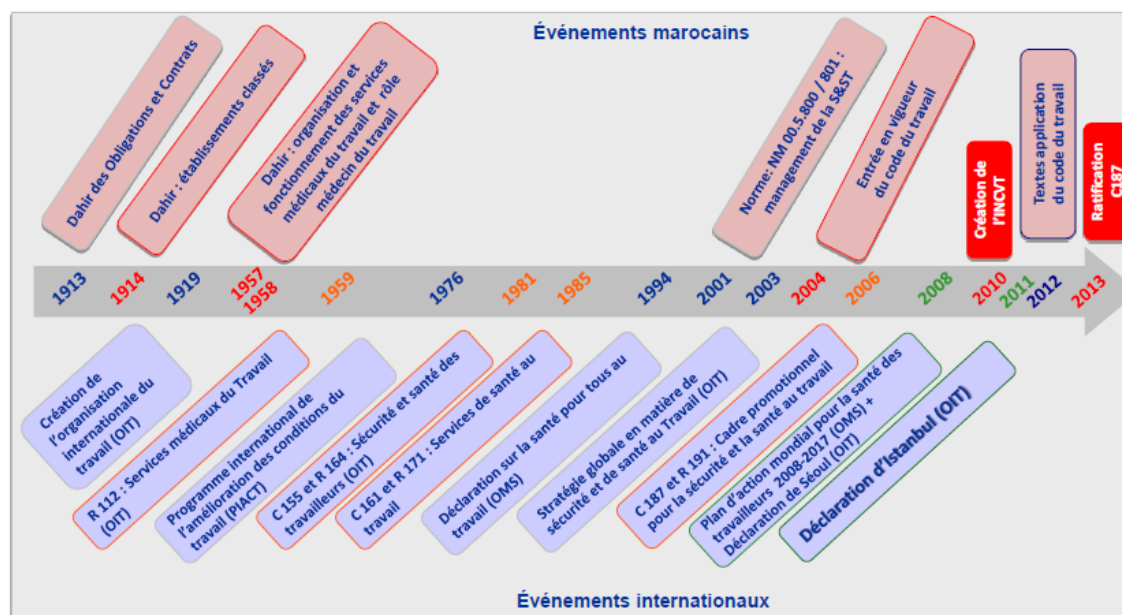


Figura 30. Evolución normativa preventiva Marruecos (El Kholti, 2015)

Algunos autores han señalado como el punto de partida en el esfuerzo de Marruecos por alinearse con los países más avanzados en materia preventiva, el acaecimiento de un accidente laboral que provocó 55 muertos y 17 heridos en un incendio (26 de abril de 2008). No obstante, a nuestro entender consideramos que, aunque tal hecho fue muy relevante, los inicios de las negociaciones, obras e inversiones que dieron lugar a uno de los más potentes puertos comerciales del Mediterráneo, como es el de Tanger Med-I, fue, quizás, el catalizador de dicho esfuerzo preventivo.

Es visible que, aunque en Marruecos tienen normas preventivas desde hace mucho tiempo, sólo en la pasada década han empezado de forma firme y sólida a ser implementadas. Esto contrasta con la situación de España, que desde hace más de 20 años acometió esta tarea de forma decidida.

1.1 Gobernanza Portuaria en Marruecos

Ya centrándonos en el propio sector de la estiba portuaria en Marruecos, y más concretamente en el análisis de su modelo de Gobernanza, habría que indicar que, aunque en la actualidad tiene una organización del tipo *Landlord*, ésta tiene una presencia pública muy importante, tanto en la gestión como en la operación portuarias. La razón de ello puede ser por el hecho de que, con anterioridad a una fecha no demasiado lejana (2006), la organización portuaria se basaba en un modelo *Service Port*.

En el año 2006 antes indicado, se creó la **Agencia Nacional de Puertos (ANP)**²¹⁴, que orientaba sus funciones al ámbito de la gestión portuaria y, por lo que respecta a las operaciones portuarias, estas pasaron a ser gestionadas por la **Sociedad de Explotación de los Puertos** -más conocida por su nombre comercial, **Marsa Maroc**-.

La gestión de los puertos²¹⁵, que reside en la ANP, sigue teniendo una presencia pública muy importante al ser dependiente del Ministerio de Equipamiento, Transporte y Logística de Marruecos.

La ANP, dentro de sus competencias globales, gestiona una serie de puertos en los que, entre otras, desarrollan actividades de manipulación de contenedores. En su Estrategia Portuaria en el Horizonte de 2030, la ANP prevé pasar de unos 2.019.600 de contenedores de trasbordo en 2010, a unos 6.408.300 en 2030, es decir, se trabaja con una hipótesis de un incremento de más de 3 veces del volumen de contenedores iniciales (Ministère de l'Équipement et des Transports, 2010). Pero es que, a dicha cifra, habría que sumar los contenedores import-export, que pasarían de unos 784.400 en 2010, a unos 7.749.400 contenedores en 2030, casi 10 veces más (Ministère de l'Équipement et des Transports, 2010).

²¹⁴ *Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports promulguée par le Dahir n° 1-05-146 du 20 chaoual 1426 (23 Novembre 2005)*. Véase http://aut.gov.ma/pdf/Loi_n_15-02_relative1.pdf.

²¹⁵ Cuyo contenido se desarrolla en el Artículo 33 *Loi 15-02*.

Los puertos que desarrollarán, en ese plan estratégico, actividades de manipulación de contenedores serían el de Tánger-Med (fundamentalmente basado en movimientos de trasbordo) y los de Nador, Casablanca, Mohamedia, Kenitra y Agadir (movimientos de contenedores en general).

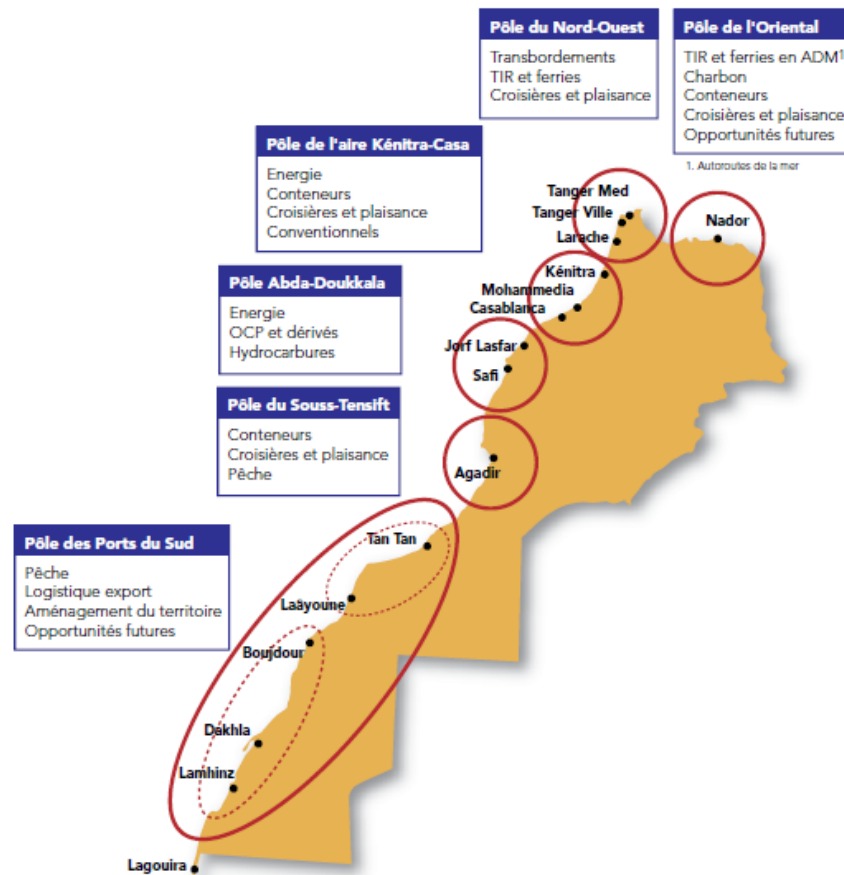


Figura 31. Polos portuarios en 2030 (Fuente: Ministère de l'Équipement et des Transports, 2010)

Por lo que respecta a Marsa Maroc, únicamente indicaremos en este momento que esta sociedad anónima se organiza mediante dos órganos de gobierno: una Junta Supervisora y una Junta Ejecutiva. Es de resaltar que el presidente de la Junta Supervisora es el propio Ministro de Infraestructuras, Transporte y Logística, por lo que ostenta el control de dicha Compañía, sin que se considere organismo público (Marsa Maroc, s.f.).

Hemos querido empezar exponiendo estos datos para resaltar el hecho de que, frente a lo que ocurre en España, en Marruecos la gobernanza portuaria se divide en dos

ámbitos geográficos e institucionales: la zona de Tánger por un lado y el resto del país por otro. Esta es la razón por la que la ANP se encarga de la gestión portuaria en todo el territorio nacional, aunque queda excepcionada la Zona de Especial Desarrollo Tánger Mediterráneo²¹⁶.

Dicha Zona de Desarrollo es el marco territorial en el que ejerce sus funciones la **Agencia Especial Tánger Med (TMSA - Tanger Med Special Agency)**. Y lo hace en tres áreas de negocio, como son el área portuaria, el área industrial y el área de servicios.

Por lo que respeta al área portuaria y dentro de la TMSA, desarrolla sus funciones la **Autoridad Portuaria Tánger Med (TMPA - Tanger Med Port Authority)**. Esta TMPA es la que gestiona en la actualidad Tanger Med-I, aunque lo más relevante es que es también el organismo que está desarrollando el proyecto Tanger Med-II.

La herramienta básica del funcionamiento de TMSA la conforma el Reglamento de Explotación aprobado por *Arrêté du Ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 480-16 du 13 jourada 1437 (22 de février 2016) approuvant le règlement d'exploitation du Port Tanger Med*. Hay que destacar que en dichos Reglamentos de Explotación deben incluirse, entre otras, las medidas necesarias para la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la prevención laboral, la salud, la seguridad y la protección del medio ambiente en el puerto²¹⁷.

El puerto de Tanger Med-I dispone, entre otras, de dos Terminales portuarias de contenedores que son explotadas por la iniciativa privada. Además, el futuro proyecto de Tanger Med-II dispondrá de otras dos Terminales de contenedores más, si bien,

²¹⁶ La Zone Spéciale de Développement Tanger méditerranée créée par le décret loi n° 2-02-644 du 2 regeb 1423 (10 septembre 2002), ratifié par la loi n° 60-02 promulguée par le dahir n° 1-03-25 du 20 moharrem 1424 (24 mai 2003) - véase, <https://cabinetbassamat.com/codes-et-lois/investissement/id/35371>

²¹⁷ Ver Título V Arrêté du Ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 480-16 du 13 jourada 1437 (22 de février 2016) approuvant le règlement d'exploitation du Port Tanger Med (véase, http://www.sgg.gov.ma/Portals/0/BO/2016/BO_6484_Fr.pdf?ver=2016-07-18-100546-820) y Artículo 7 Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports promulguée par le Dahir n° 1-05146 du 20 chaoual 1426 (23 Novembre 2005)

será una de iniciativa privada y la otra será explotada por Marsa Maroc (Marsa International Tanger Terminal).

Para acreditar la mezcla de entes públicos, pseudo-públicos y privados consideramos muy revelador el organigrama que la TMSA informa en su propia web, en la que puede apreciarse quiénes son los inversores de dicho proyecto.

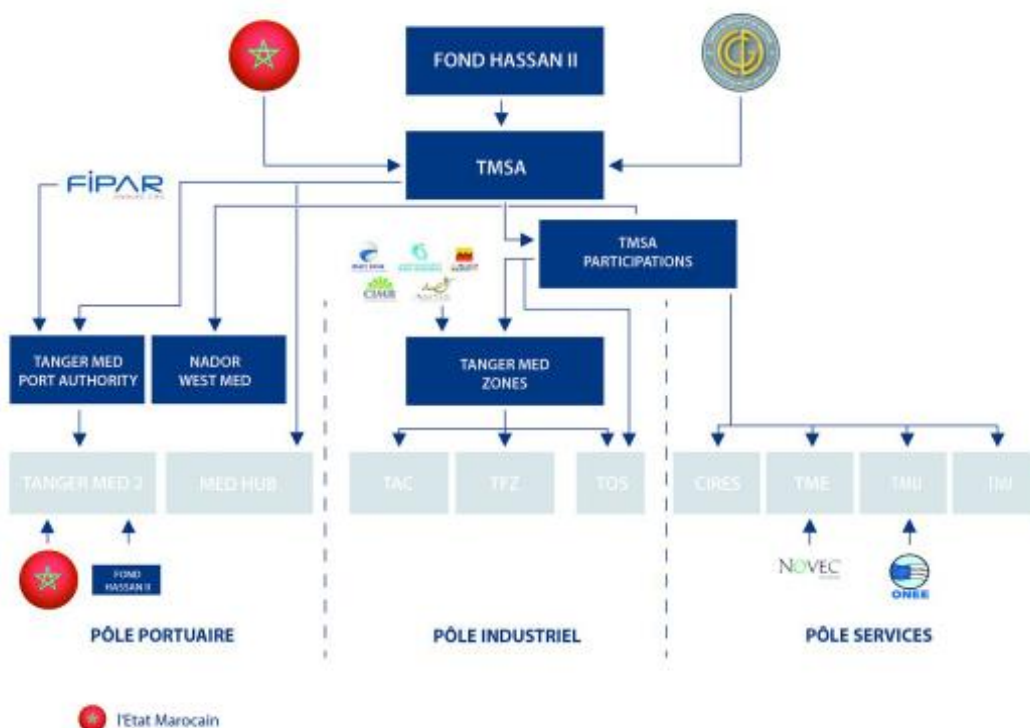


Figura 32. Organización TMSA (Fuente: Tanger Med Special Agency-TMSA, s.f.)

1.2 Servicios portuarios

La estructura de los Servicios Portuarios es bastante similar a su homóloga española.

No obstante, la gestión de la actividad portuaria se centra, más que en Autoridades Portuarias, en las propias ANP y TMSA (y en su representación la TMPA). En concreto, dichas funciones serán, en cada una de las áreas geográficas de competencia²¹⁸ de dichos organismos, las siguientes:

²¹⁸ Artículo 33 Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports promulguée par le Dahir n° 1-05-146 du 20 chaoual 1426 (23 Novembre 2005)

- Garantizar el desarrollo, el mantenimiento y la modernización de los puertos para gestionar, en las mejores condiciones de gestión, el coste, el tiempo y la seguridad, los buques y las mercancías que transitan por los puertos.
- Garantizar la optimización del uso de la herramienta portuaria mediante la mejora de la competitividad de los puertos, la simplificación de los procedimientos y modos de organización y funcionamiento.
- Garantizar el cumplimiento del libre juego de la competencia en la operación de las actividades portuarias.
- Elaborar la lista de actividades a explotar y el número de autorizaciones y concesiones que se otorgarán en cada puerto y preparar, implementar los procedimientos para la asignación de dichas autorizaciones y concesiones y monitorear el cumplimiento de las mismas.
- Ejercer control sobre la aplicación de las disposiciones de esta Ley y los textos adoptados para su aplicación.
- Garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad, operación y gestión portuaria previstas por la legislación y las reglamentaciones vigentes
- Gestionar un puerto basándose tanto en autorizaciones como en concesiones.

Dentro de dichas funciones, la autorización de explotación de servicios regirá sobre las siguientes tareas portuarias²¹⁹:

- Las operaciones de las actividades portuarias en la naturaleza del servicio público industrial y comercial, como el pilotaje, el remolcado, el amarre, el almacenamiento general y el almacenamiento portuario.
- Las operaciones sobre terrenos, hangares u otras instalaciones portuarias.
- La explotación de equipos portuarios privados, con una obligación de servicio público.

²¹⁹ Artículo 12 *Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports promulguée par le Dahir n° 1-05-146 du 20 chaoual 1426 (23 Novembre 2005)*

- La operación de cualquier otra actividad portuaria relacionada en el servicio de buques, carga y/o pasajeros.

Por lo que respecta al régimen de concesiones, estas se referirán a los siguientes servicios²²⁰:

- La gestión de un puerto.
- La operación de terminales y plataformas.
- La explotación de los equipos portuarios públicos.
- El funcionamiento del equipo portuario privado y la gestión manejo de puertos.

Por todo ello, haciendo un símil con la normativa española, la ANP y la TMSA desempeñan conjuntamente las funciones híbridas de Puertos del Estado y de las respectivas Autoridades Portuarias, remitiendo los servicios portuarios a otras personas físicas o jurídicas, bien privadas o públicas, mediante autorizaciones o concesiones.

Por lo que respecta a los sujetos adicionales que desarrollan sus funciones en materia de servicios portuarios de manipulación de mercancías, son homólogos a los españoles, ya que actúan transitarios, consignatarios, agentes marítimos, etc.

Pero si hablamos de una diferencia sustancial entre el sistema español y el marroquí en materia de estiba portuaria, tenemos que mencionar que en Marruecos el personal que desempeña dichos servicios es directamente contratado por las empresas estibadoras que manipulan contenedores, sin que exista una cantidad preestablecida a garantizar de los mismos ni en la normativa de aplicación ni en los títulos concesionales. Tampoco existen figuras interpuestas, como las SAGEP, los CPE o las ETT, puesto que dicha cesión legal y obligatoria de trabajadores a empresas estibadoras no existe en Marruecos. Todo ello sin perjuicio de que dichas empresas

²²⁰ Artículo 16 *Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports promulguée par le Dahir n° 1-05-146 du 20 chaoual 1426 (23 Novembre 2005)*

estibadoras, además de su propio personal, puedan usar trabajadores contratados temporalmente por ETT²²¹.

Respecto de las ETT y en materia preventiva, sólo se establecen las siguientes cuestiones²²²:

- Los empleados de las empresas de empleo temporal no pueden ser utilizados para trabajos que impliquen riesgos especiales, sin que se concreten en la regulación.
- La empresa usuaria debe tomar todas las medidas preventivas y de protección para garantizar la salud y la seguridad de los empleados temporales que emplea, aunque tampoco se hace referencia sobre las responsabilidades de la usuaria y las de la ETT como, por ejemplo, en materia formativa.

1.3 Esbozo de la regulación normativa en materia preventiva en Marruecos

Por lo que respecta a la normativa de aplicación en materia preventiva en Marruecos, sólo plantearemos aquellas cuestiones que consideramos más relevantes en esta materia, dado lo prolijo que sería un análisis de toda ella en su globalidad.

En materia preventiva, dentro de las fuentes de derecho, destacan los Convenios Internacionales ratificados por Marruecos, la Constitución, la Ley y los Convenios Colectivos.

Es muy relevante el hecho de que, en materia preventiva y respecto del sector de la estiba, Marruecos no haya suscrito el Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137) ni el Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979

²²¹ El régimen legal de las ETT en Marruecos se contiene en el Título IV: *De l'intermédiation en matière de recrutement et d'embauchage, del Dahir n° 1-03-194 du 14 rejev 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail* (ya fueran **Agencias de Selección Privadas** -ya que, además de la selección, estas pueden contratar empleados para ponerlos temporalmente a disposición de un tercero llamado el "usuario" que establece sus tareas y supervisa su ejecución- o **Empresas de Trabajo Temporal** propiamente dichas).

²²² Artículos 497 y 504 *Dahir n° 1-03-194 du 14 rejev 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail*.

(núm. 152) de la OIT, así como, tampoco las Recomendaciones 145 y 160 de dicho Organismo Internacional. No obstante, aquellos Convenios Internacionales más directamente relacionados con cuestiones generales marítimas sí que han sido suscritos por Marruecos, como es el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL, el Convenio de formación STCW, el Convenio MLC 2006 y el Convenio IMDG, sin que afecten dichos instrumentos al colectivo estibador directamente.

La Constitución del Reino de Marruecos no incluye un derecho u obligación relativos al principio de prevención de riesgos laborales como tal. No obstante, se pueden nombrar algunas cuestiones conexas. Así, en el **artículo 31** se establece que las instituciones públicas y las autoridades locales trabajarán para movilizar todos los medios disponibles para facilitar la igualdad de acceso de los ciudadanos a las condiciones que les permitan disfrutar de los derechos, entre otros, al cuidado de la salud, protección social, cobertura médica, formación profesional.

Igualmente, el **artículo 71** dispone que será competencia de ley la regulación de los principios y reglas del sistema de salud y las relaciones de trabajo, la seguridad social, los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales.

Partiendo de la remisión de la regulación de la materia preventiva a la ley, no es menos cierto que, además de disponer de la facultad de mejorar lo establecido por la ley, el Artículo 105 *Dahir n° 1-03-194 du 14 rejab 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail* establece que los convenios colectivos de trabajo pueden contener disposiciones sobre relaciones laborales entre las que se incluye la higiene y seguridad profesional. No obstante, en la normativa marroquí existe una figura que no tiene homóloga en España: los Reglamentos de Régimen Interior²²³.

²²³ Regulados en el Libro II, Título I, Capítulo II del *Dahir n° 1-03-194 du 14 rejab 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail*.

Dichos Reglamentos de Régimen Interior se basarán en los modelos²²⁴ que serán determinados y autorizados por la autoridad gubernamental responsable de las relaciones de trabajo en consulta con las organizaciones sindicales de los empleados más representativas y las organizaciones profesionales de empleadores.

Este instrumento regulador de las relaciones laborales en Marruecos, tributario de otro similar existente en la normativa laboral francesa, aunque éste último con un desarrollo regulador mucho más exhaustivo y con uso más restrictivo, otorga un margen muy importante de liberalidad al empresario en materia preventiva, si bien su contenido queda supeditado al control y autorización previo de la Autoridad laboral.

El empleador o su representante deberá establecer, que no negociar con la representación laboral, en el Reglamento de Régimen Interior, entre otras cuestiones, las circunstancias, el lugar, día y hora en la que podrá recibir de forma individual a cualquier empleado que lo solicite, con o sin un delegado de personal o un representante sindical de los empleados dentro de la empresa. El número de días al mes para tal tipo de reuniones deberá ser de, al menos, uno.

En dicho instrumento habrán de incluirse necesariamente las siguientes disposiciones:

- Disposiciones generales relativas a la contratación de empleados, el método de despido, permisos y ausencias.
- Disposiciones especiales relacionadas con la organización del trabajo, las medidas disciplinarias, la protección de la salud y la seguridad de los empleados.
- Disposiciones relativas a la organización de la rehabilitación de los empleados con discapacidad después de un accidente en el trabajo o una enfermedad profesional.

En relación con estos dos últimos conceptos indicados, es conveniente definirlos, a los efectos de poder establecer las diferencias de tratamiento legal entre las acepciones

²²⁴ Según *Arrêté 2710-12 Fixation du modèle du règlement intérieur prévu par l'article 139 du code du travail (25 octobre 2012)*

de accidente de trabajo y enfermedad profesional en las normativas marroquí y española.

Así, por accidente de trabajo se entienden

aquellos accidentes ocurridos por el trabajo, o con ocasión de él, a los obreros y empleados ocupados en el sector de la construcción, de la industria, manufacturas, canteras, empresas de transporte por tierra y por agua, de carga y descarga, los comercios públicos, las minas, las canteras y en cualquier otra explotación o parte de ella en la que sean fabricadas o manipuladas materias explosivas, o en las que se usa una máquina movida por una fuerza distinta de la humana o animal (*Dahir 25 de junio de 1927 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail*, completado por el *Dahir du 6 février 1963* y las *Leyes 18-01 y 06-03*).

No obstante, dicho concepto no es único ya que también

se considera un accidente en el trabajo, incluso si el accidente resulta de un caso de fuerza mayor o si las condiciones de trabajo han puesto en marcha o agravado los efectos de las fuerzas de la naturaleza, a menos que el empleador o la aseguradora reporte la prueba de una disposición patológica de la víctima, el accidente, cualquiera que sea su causa, ocurrido por el hecho o con motivo del trabajo a cualquier empleado o persona que estuviera trabajando por cualquier título o lugar, para uno o más empleadores o jefes de negocios a los que se hace referencia a continuación, incluso si el empleador no ejerció su profesión con fines de lucro *Dahir du 25 hija 1345 (26 juin 1927) relatif à la réparation des accidents du travail*.

Por otra parte, la misma disposición legal considera también accidente de trabajo al ocurrido *in itinere*. Se entiende como accidente *in itinere* el ocurrido a un trabajador durante el viaje de ida o vuelta entre:

- El lugar de trabajo y su residencia principal o residencia secundaria con cierto grado de estabilidad o cualquier otro lugar donde el trabajador viaje de manera habitual por razones familiares.
- El lugar de trabajo y el lugar donde el trabajador habitualmente toma sus comidas, ya sea el desayuno, el almuerzo o la cena, incluso si la comida generalmente se hace en la casa de un padre o de un tercero.
- El lugar donde el trabajador habitualmente toma sus comidas y su residencia.
- La asimilación de accidente de trabajo al ocurrido *in itinere* sólo es válida en la medida en que el trayecto realizado no haya sido interrumpido o desviado por un motivo debido a un interés personal y extraño a las necesidades esenciales de la vida cotidiana o independiente del empleo.

Si comparamos estos conceptos de accidente de trabajo con el establecido en España, comprobaremos que aquellos obedecen más que a una finalidad socio-laboral y preventiva, como lo es la del concepto español, a un objetivo cuasi aseguratorio, evidenciándose una clara diferencia. Dicho planteamiento queda ratificado por cómo incide la fuerza mayor o un hecho sobrevenido en la consideración, o no, como accidente de trabajo, o por la circunstancia de que el concepto de accidente de trabajo no queda inserto en el *Code du Travail*, sino en una norma aseguratoria que es la que regula las indemnizaciones por accidentes.

La enfermedad profesional se tratará como accidente de trabajo cuando se trate de una serie de patologías que se enuncian en un listado cerrado, que supere una duración de padecimiento especificado en dicho listado y que hubieran sido provocadas por una serie de trabajos también relacionados en dicho listado²²⁵.

²²⁵ Arrêté du ministre du développement social, de la solidarité, de l'emploi et de la formation professionnelle n° 919-99 du 14 ramadan 1420 (23 décembre 1999) modifiant et complétant l'arrêté du ministre du travail et des affaires sociales n° 100-68 du 20 mai 1967 pris pour l'application du dahir du 26 jourmada I 1362 (31 mai 1943) étendant aux maladies professionnelles les dispositions de la législation sur la réparation des accidents du travail.

Respecto de ello, hay que destacar dos planteamientos. Por un lado, resaltar el hecho de que existe una diferencia importante entre conceptos en los dos ordenamientos, y es que se añade al listado de circunstancias a considerar para calificar una enfermedad como profesional, el hecho de que el padecimiento de la patología deba haber tenido una duración concreta. Por otro, remarcar la circunstancia de que no existe ninguna patología que pudiera ser propia del sector portuario, ni se menciona ninguna de las actividades de dicho sector como generadora de posibles enfermedades profesionales.

CAPITULO 2

ORGANIZACIÓN PREVENTIVA.

2. ORGANIZACIÓN PREVENTIVA

Con carácter previo al desarrollo de este epígrafe, focalizaremos nuestro análisis en el hecho de que en Marruecos no se organiza la actividad preventiva usando los mismos parámetros e instrumentos que en España.

Así, el Plan de Prevención de Riesgos, La Evaluación de Riesgos y la Planificación Preventiva no están expresamente regulados en la normativa de nuestro país vecino, por lo que, aunque se disponga de una regulación que plantea obligaciones, derechos y sanciones de forma bastante completa, no se hace de forma tan estructurada y sistematizada como en España.

2.1 En empresas estibadoras

El régimen jurídico aplicable a las empresas estibadoras en materia preventiva sería el mismo que al resto de empresas del país, salvo, evidentemente, para aquellas actividades especiales excluidas de la regulación laboral general.

Por ello, a las empresas estibadoras les sería de aplicación el *Dahir n° 1-03-194 du 14 rejev 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail* (en lo sucesivo CT).

Pero ¿qué tipo de organización preventiva es de aplicación en Marruecos? la respuesta es desoladora ya que no existe ningún tipo de organización preventiva²²⁶.

Si partiéramos del ROIT de 2016 nos apercebimos de la relevancia que dieron y los sustanciales cambios que introdujeron los ponentes de dicho Repertorio a dos figuras

²²⁶ Planteamos la inexistencia de Servicios de Prevención en la normativa marroquí ya que, aunque en el CT se menciona al Jefe del "Servicio de Seguridad" -en el caso de que lo hubiera- como uno de los miembros del Comité de Seguridad e Higiene, no existe ninguna referencia normativa a las áreas funcionales de dicho Servicio de Seguridad, sus funciones, composición, etc.

que ya aparecían en el ROIT de 2005: los **Supervisores** y los **Asesores de Seguridad y Salud**.

De tal forma que los Supervisores

representan un nivel importante de la dirección y están sujetos a las mismas directrices. No obstante, ocupan una posición particularmente destacada en la cadena de dirección ya que, como supervisores, son, con mayor probabilidad, los representantes de ésta con quienes tratarán los trabajadores portuarios y quienes estarán en condiciones de ejercer influencia sobre ellos (ROIT).

Es decir, algo bastante parecido a los Servicios de Prevención Propio.

Por otro lado los Asesores de Seguridad son

aquellos que deben ayudar a la dirección a aplicar la política de Seguridad y Salud en el Trabajo y aconsejar sobre temas relacionados con la seguridad y salud al personal directivo y de supervisión, así como a los trabajadores y a sus representantes, según corresponda (ROIT).

Es decir, algo similar a los Servicios de Prevención Ajenos.

Si continuamos nuestro análisis y vemos quién ha participado en la elaboración del ROIT en su versión de 2016, podemos identificar al Sr. Kevin Furniss, (Vicepresidente y Director del Área de Salud, Prevención de Riesgos Laborales, Seguridad, Medio Ambiente y Sostenibilidad de APM TERMINALS B.V. en La Haya -Holanda).

¿Qué queremos decir con todo lo anteriormente expuesto? pues que, como en los puertos con explotadores privados e internacionales estos tienen, por su experiencia en regiones avanzadas en materia preventiva como Europa, la costumbre de disponer de Servicios de Prevención Propios o Ajenos, e incluso auditados vía OSHAS 18000, dicha impronta preventiva es la que se ha querido trasponer en el ROIT como estándar de mínimos a nivel internacional. Por ello, en Estados como Marruecos, aunque no haya nada regulado en materia de organización preventiva, ni le sean aplicables los

Convenios de la OIT antes indicados, ni sus Recomendaciones, lo más normal es que se constituyan algo muy parecido a nuestros Servicios de Prevención Propios o Ajenos. Esto sucede especialmente en aquellos puertos comerciales cuando estos son explotados por empresas estibadoras multinacionales con ascendencia europea. A mayor abundamiento, si comprobamos la organización de Marsa Maroc podemos verificar dicha hipótesis ya que en su cuadro de mandos no está integrada visiblemente la seguridad, quizás como consecuencia de la propia ausencia normativa en tal materia.

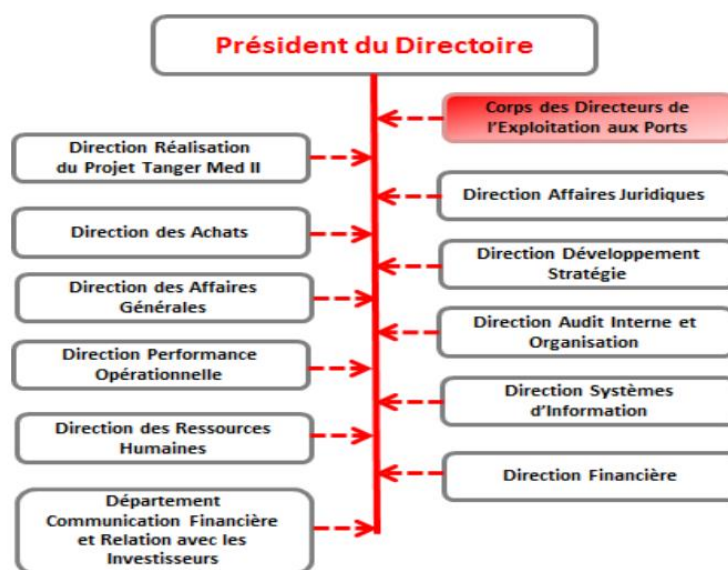


Figura 33. Organigrama Marsa Maroc (Fuente: Marsa Maroc, s.f.)

Las mismas consideraciones podemos hacer respecto de la existencia de Recursos Preventivos Presenciales, ya que se ha verificado que en la regulación legal marroquí de prevención de riesgos laborales no se recoge dicha figura, salvo algún caso puntual, como cuando se requiere la presencia de un trabajador que supervise los trabajos si, por ejemplo, se maneja maquinaria de elevación de carga distinta a ascensores y montacargas. Todo ello sin perjuicio de que en las organizaciones preventivas de las distintas terminales que explotan empresas estibadoras pudieran haberse instaurado de forma unilateral la existencia de dichos Recursos Preventivos Presenciales, siguiendo la tendencia anteriormente expuesta.

2.2 En la ANP, la TMPA y otros sujetos portuarios

El régimen jurídico de la ANP y el de la TMPA, al igual que el de nuestras Autoridades Portuarias, no recoge ninguna función en materia preventiva propiamente dicha relacionada con la estiba portuaria.

Como antes indicábamos, sus funciones son, entre otras, la de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad, operación y gestión portuaria previstas por la legislación y las reglamentaciones vigentes. No obstante, dichas funciones se entienden más relacionadas con la seguridad física (*sûreté - security*) que en la prevención de riesgos laborales (*securité - safety*). Esta última quizá está más centrada en la gestión de las mercancías en general, mercancías peligrosas, siniestros y los sistemas de emergencia en el puerto. Todos los citados planteamientos pueden perfectamente comprobarse en el Título V - Seguridad, Higiene y Protección del Medioambiente del *Arrêté du Ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 480-16 du 13 jourmada 1437 (22 de février 2016) approuvant le règlement d'exploitation du Port Tanger Med*.

Es de destacar que no existe mención alguna, ni en la regulación de las funciones de la ANP ni la de la TMPA, en las que se establezcan las acciones a seguir en caso de Terminales Dedicadas a Uso Particular ya que tal concepto no existe en la legislación marroquí, ni qué actuación habría que seguir en caso de que se tuviera que autorizar a un naviero o armador el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación. Por ello, debemos recordar que esta era la única operativa en la que nuestras Autoridades Portuarias tienen alguna función en materia de manipulación de mercancías, a los efectos de controlar las medidas de prevención de riesgos laborales, que no sucede en Marruecos de la misma forma.

En relación con los Consignatarios, en la normativa marroquí le asignan meras funciones administrativas de representación del armador ante las autoridades de Marruecos durante la estancia del buque en territorio de dicho país. Así se establece en el artículo 28 del *Arrêté du Ministre de l'équipement, du transport et de la logistique*

nº 480-16 du 13 jourmada 1437 (22 de février 2016) approuvant le règlement d'exploitation du Port Tanger Med, como en el artículo 8 del Code de commerce maritime du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) (B.O. du 26 mai 1919, p. 478 et rectific. 15 août 1930, p. 953), de tal forma que ninguna función en materia preventiva tienen expresamente asignada en la normativa de dicho país.

A modo de conclusión al presente Capítulo, podemos destacar, por un lado, la inexistencia en Marruecos de una organización preventiva con similar estructura que la existente en España, sin perjuicio de que en las empresas estibadoras implantadas en aquel país, aunque de origen europeo, sí que disponen de órganos que podríamos definir como asimilados a los Servicios de Prevención Propio que se disponen en España. Por otro lado, resaltar las escasas diferencias que existen en materia de gestión de la operativa portuaria entre ambos países, ya que ni en la regulación marroquí ni en la española las autoridades competentes en temas portuarios están investidas de demasiadas funciones que pudieran involucrar al sector de la estiba portuaria.

CAPITULO 3

PARTICIPACIÓN Y REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES

3. PARTICIPACIÓN Y REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES

La participación y representación de los trabajadores en materia preventiva se articula en Marruecos a partir de la figura de los Comités de Seguridad e Higiene. Es decir, ni existen vías directas de participación, a menos que se consideren como tales las reuniones con, al menos, periodicidad mensual, que el empresario debe mantener conforme lo establecido en los correspondientes Reglamentos de Régimen Interior, ni tampoco se eligen Delegados de Prevención²²⁷. Por ello, las empresas con menos de 50 trabajadores, al no tener la obligación de constituir dichos Comités de Seguridad e Higiene, los trabajadores no tendrán vías institucionalizadas, especializadas y debidamente formadas de participación en materia de prevención de riesgos laborales salvo que así lo hubieran establecido los Convenios Colectivos o los Reglamentos de Régimen Interior.

No obstante, cuando de lo que hablamos son de actividades de terminales portuarias, dicha merma participativa y representativa no sería de aplicación ya que el número de trabajadores de las empresas estibadoras siempre va a ser superior a los 50 trabajadores antes indicados.

A continuación, pasaremos a desarrollar el análisis de los **Comités de Seguridad e Higiene**.

La regulación de los Comités de Seguridad e Higiene queda establecida en los artículos 336 a 344 CT. Estos deben crearse en empresas industriales, comerciales y artesanales, y en empresas agrícolas y forestales y sus dependencias que emplean al menos 50 empleados y se compondrán por:

²²⁷ En Marruecos existe la figura del Delegado de Personal en empresas, de forma genérica, a partir de 10 trabajadores, pero en el elenco de las funciones de los mismos no queda expresamente incluida la materia preventiva (artículos 430 a 433 CT). Así mismo, existen también Comités de Empresa en centros de trabajo de más de 50 trabajadores aunque se componen por el empresario, 2 Delegados de Personal y uno o dos representantes sindicales en el caso de que los hubiera, todo ello sin perjuicio de que tampoco tienen asignadas funciones en materia preventiva (artículos 464 a 469 CT).

- El empleador o su representante, como presidente.
- El jefe del servicio de seguridad o, en su defecto, un ingeniero o cargo técnico que trabaje en la empresa, designado por el empleador.
- El médico de trabajo en la empresa.
- Dos delegados de personal, elegidos por y entre ellos mismos.
- Uno o dos representantes sindicales en la empresa, si los hubiera en la empresa.
- Potestativamente el Comité puede convocar para participar en sus reuniones a cualquier persona que pertenezca a la compañía y que tenga competencia y experiencia en asuntos de salud y seguridad, incluido el jefe del departamento de personal o el director de administración de producción en la compañía

Sus funciones son:

- Detectar los riesgos laborales a los que están expuestos los empleados de la empresa.
- Garantizar la aplicación de las leyes y reglamentos en materia de seguridad e higiene.
- Garantizar el mantenimiento adecuado y el uso adecuado de los planes de protección de los empleados contra los riesgos laborales.
- Garantizar la protección del medio ambiente dentro y alrededor de la empresa.
- Fomentar todas las iniciativas relacionadas, en particular, con los métodos y procedimientos de trabajo, la elección de los equipos, aparatos y herramientas necesarios y adaptados al trabajo.
- Presentar propuestas sobre la rehabilitación de los empleados con discapacidad en la empresa.
- Opinar sobre el funcionamiento del servicio médico de trabajo.
- Desarrollar el sentido de prevención de riesgos laborales y de seguridad dentro de la empresa.

- Preparará un informe anual al final de cada año sobre la evolución de los riesgos laborales en la empresa, remitiéndolo a la Inspección de Trabajo y al Médico de Trabajo²²⁸.

Es de destacar de este elenco de funciones el hecho de que el Comité de Seguridad e Higiene en Marruecos, sin perjuicio de que el artículo 24 CT obliga al empresario a tomar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad, la salud y la dignidad de los empleados al llevar a cabo las tareas que realizan bajo su dirección, asume un mayor grado responsabilidad en materia preventiva que en España ya que, además de las programáticas y de control, algunas de las funciones de dichos Comités de Seguridad e Higiene son de garantía. Si las comparamos con las funciones de los Comités de Seguridad y Salud en nuestro país, los verbos que se emplean en nuestra normativa son participar, debatir, promover, proponer, conocer, analizar e informar²²⁹, nunca "garantizar" como hemos indicado respecto de la normativa marroquí, ya que dicho papel se sitúa en España en el propio empresario (artículos 14 a 17 LPRL).

Por otra parte, sí habría que resaltar el papel de los Comités de Seguridad e Higiene en Marruecos en la investigación de los accidentes. Según la normativa, el Comité de Seguridad e Higiene debe realizar una investigación en caso de accidente de trabajo, enfermedad ocupacional o enfermedad profesional. Dicha investigación estará a cargo de dos miembros del Comité de Seguridad e Higiene, uno que representa al empleador y el otro a los empleados, que deben elaborar un informe sobre las circunstancias del accidente en el trabajo o la enfermedad profesional de acuerdo con el modelo establecido por la Autoridad gubernamental responsable del trabajo²³⁰. El empresario deberá enviar dicho informe de investigación al agente a cargo de la Inspección de Trabajo y al médico a cargo de la inspección del trabajo, en los 15 días posteriores al

²²⁸ Modelo de report anual fijado en el *Décret n° 2-09-197 du 5 rabii II 1431 (22 mars 2010) fixant le modèle du rapport annuel que doit établir le comité de sécurité et d'hygiène a la fin de chaque année grégorienne sur l'évolution des risques professionnels dans l'entreprise.*

²²⁹ Según artículo 39 LPRL.

²³⁰ *Arrêté du ministre de l'Emploi et de la Formation professionnelle n° 345-05 du 9 février 2005 fixant le modèle du rapport qu'il faut élaborer sur les circonstances de l'accident du travail, de la maladie professionnelle ou à caractère professionnel.*

accidente en el trabajo o la observación de la enfermedad ocupacional o de naturaleza profesional.

Tras todo lo anteriormente comentado, y a modo de conclusión, lo más resaltable en materia de participación de los trabajadores en temas preventivos en Marruecos es que, frente a lo que sucede en España, no existe la figura del Delegado de Prevención. Pero es que, además de no existir dicha figura como tal, los Delegados de Personal no tienen en Marruecos funciones representativas similares a las que pudiera tener esta figura en España, ya que no están dotados de ninguna facultad concreta en materia preventiva a la vista de la normativa que regula dicha figura (artículos 430 a 433 CT).

Y, por lo que respecta a los Comités de Seguridad e Higiene en Marruecos en comparación con los Comités de Seguridad y Salud en España, habría que concluir que tienen bastantes similitudes tanto entre sus funciones como en las condiciones necesarias para que se tengan que constituir. No obstante, las diferencias más resaltables obedecen a que los Comités de Seguridad e Higiene asumen en Marruecos un mayor grado de responsabilidad preventiva y porque desarrollan un papel fundamental en la elaboración de las investigaciones de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, ya que, en comparación con España, la investigación de accidentes de trabajo la desarrollan los Servicios de Prevención, recayendo en la representación laboral sólo el control de las mismas.

CAPITULO 4

FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA PREVENTIVA

4. FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA PREVENTIVA

La formación, como herramienta de promoción de la prevención de riesgos laborales, está escasamente representada en la normativa marroquí. Las cuestiones que en dicha materia se recogen en la citada normativa se centran más en lo puramente laboral que en la vertiente preventiva.

Pero, ¿cuáles son las referencias que el CT establece en materia formativa? como decíamos, son escasas, sin que ninguna de ellas sean específicas del sector portuario.

Entre ellas destacamos el artículo 23 CT al establecer el derecho genérico de los trabajadores a la formación continua, que incluso se formaliza mediante la expedición de una tarjeta con la formación de cada empleado.

Así mismo, también es preciso referenciar el artículo 166 CT por garantizar a todo empleado que haya quedado discapacitado por cualquier motivo, la conservación de su puesto y a un trabajo adaptado a su discapacidad, previa consulta con el médico del trabajo o el comité de seguridad y salud, después de una formación de readaptación, a menos que esto no sea posible dada la gravedad de la discapacidad y la naturaleza del trabajo.

Y, finalmente, con el artículo 317 CT cuando establece que en cada taller donde se lleven a cabo trabajos peligrosos, al menos dos empleados serán instruidos en técnicas y métodos de primeros auxilios en caso de emergencia.

Si desviamos nuestra mirada de la regulación legal a la normativa convencional, el artículo 105.6º CT otorga a los Convenios Colectivos la facultad de regular la organización en beneficio de los empleados de una formación continua, con el objetivo de promover su promoción social y profesional, mejorar sus conocimientos generales y profesionales y adaptarlos a las innovaciones tecnológicas. Por lo que respecta a los

Reglamentos de Régimen Interior, nada específico se les asigna en materia de formación preventiva.

En relación con los agentes sociales encargados de la formación, el artículo 408.5 CT otorga a los sindicatos la posibilidad de establecer y administrar centros de investigación, educación y formación. Por su parte, el artículo 466 CT asigna a los Comités de Empresa funciones de asesoramiento en programas de aprendizaje, formación-inserción, anti-analfabetismo y formación continua para empleados.

También se ha revisado el sector público marroquí con competencias en materia de formación. A la vista de las cuestiones localizadas en materia formativa observamos que no existen iniciativas públicas dirigidas al sector portuario. Así la *Office de Formation Professionnelle et de Promotion du Travail (OFPPT)*²³¹, dependiente del Ministerio de Trabajo, ofrece cursos de formación destinados a múltiples sectores productivos, aunque no aparece ninguna acción relativa al sector portuario. El papel público se centra en la gestión de **Contratos para la Realización de Programas Especiales de Formación Profesional** por parte de los empresarios que organicen una formación en el trabajo en beneficio de sus empleados²³², lo que sería una figura parecida a la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo-FUNDAE en España.

La falta de estructura jurídico-formativa, se tiene que suplir con iniciativas puntuales y privadas aunque subvencionables a nivel público. Si nos referimos al sector portuario, podríamos remitirnos a la Oferta de Formación para el año 2016 del Instituto de Formación Portuaria adscrito a la Agencia Nacional de Puertos OFPPT (Site officiel de communication - Rechercher une formation, s.f.)

²³¹ *Dahir portant loi n° 1-72-183 du 28 rabiaa II 1394 (25 mai 1974) instituant l'Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail.*

²³² *Décret n° 2-73-633 du 29 rabii II 1394 (22 mai 1974) portant création de la taxe de formation professionnelle, fixant le taux et les conditions de recouvrement de ladite taxe et déterminant les conditions relatives à la conclusion des contrats pour la réalisation de programmes spéciaux de formation professionnelle tel qu'il a été modifié et complété (B.O. n° 3213 du 29 mai 1974)*

En dicho documento, se desarrollan acciones formativas, tanto teóricas como prácticas, clasificadas en una serie de áreas de actividad y en las que se desarrollan acciones en materia de prevención de riesgos laborales, por considerar dicha formación preventiva como básica a nivel portuario. El siguiente análisis lo planteamos separando las áreas en las que se desarrollan acciones formativas-preventivas de las que no y, dentro de aquellas, los módulos formativos relacionados con la prevención:

Áreas sin formación preventiva específica:

- Logística Internacional de Transporte
- Calidad de los servicios portuarios
- Ingeniería portuaria
- Comunicación en el medio portuario
- Gestión
- Trabajos de Oficina
- Sistema de información
- Entrenamiento en PORTNET
- Cooperación internacional

Áreas con formación preventiva específica:

- Gestión y desarrollo de operaciones portuarias
 - General (Módulo 3: la seguridad y prevención portuarias, la protección del medioambiente)
 - Trincaje y destrincaje a bordo de buques ro-ro (Módulo 4: Concienciar sobre la importancia y la función de llevar equipo de protección personal: la importancia de la seguridad dentro de un buque de carga rodada)
 - Las técnicas de manejo de grúas con pala y gancho (Módulo 5: Concepto de seguridad).
 - Las técnicas de manejo de las grúas sobre ruedas (Módulo 5: Concepto de seguridad).
 - Técnicas de manejo para straddle carriers (Módulo 5: Trabajo seguro)

- Técnicas de manejo de carretillas elevadoras con paletas (Módulo 6: Consignas de seguridad a los conductores).
- Técnicas de manejo de carretilla elevadora con spreader (Módulo 6: Instrucciones de seguridad para los conductores)
- Las técnicas de manejo de las carretillas elevadoras eléctricas (Módulo 6: Instrucciones de seguridad para los operadores de carretillas elevadoras)
- Las técnicas de manejo de retroexcavadoras: (Módulo 6: Instrucciones de seguridad para los operadores)
- Las técnicas de manejo de excavadoras: (Módulo 5: Instrucciones de seguridad para los operadores)
- Las técnicas de manejo de cabezas tractoras (Módulo 5: Requisitos de rendimiento del conductor - Calidad y rendimiento - Seguridad y protección personal)
- Capacitación en el simulador para la gestión de maquinaria portuaria.
- Seguridad, seguridad y medio ambiente
 - La sensibilización portuaria sobre los EPI.
 - La prevención portuaria: aproximación a la gestión de los riesgos.
 - La seguridad y la prevención portuarias.
 - La higiene en el trabajo.
 - La seguridad en caso de incendio.

De dicho análisis comprobamos que su contenido es adecuado a la finalidad preventiva que se busca. No obstante, detectamos que el citado Plan Formativo adolece de la falta de un sistema de formación dirigido específicamente a la representación laboral y sindical. Esto es así puesto que, al no existir Delegados de Prevención en Marruecos, los Delegados de Personal, sobre todo los que formen parte de los Comités de Seguridad e Higiene, deberían disponer de la garantía de una formación adecuada en materia preventiva.

Si comparamos la situación en materia formativa de los Delegados de Personal y de los representantes sindicales en Marruecos con la española, en ésta última se establece expresamente que el empresario deberá proporcionar a los Delegados de Prevención

la formación en materia preventiva que resulte necesaria para el ejercicio de sus funciones; la formación deberá facilitarse por el empresario por sus propios medios o mediante concierto con organismos o entidades especializadas en la materia; y deberá adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos, repitiéndose periódicamente si fuera necesario²³³. Todo ello sin perjuicio de que en España, además, en la negociación colectiva podrán establecerse criterios para la formación en materia preventiva de los trabajadores y de los delegados de prevención²³⁴.

Es decir, ni normativa ni convencionalmente nada queda expresamente regulado en la legislación marroquí en relación con la necesaria garantía formativa en materia preventiva a favor de sus Delegados de Personal y representantes sindicales.

²³³ Según artículo 37.2 LPRL

²³⁴ Según Disposición Adicional VII RSP

CAPITULO 5

MEDIDAS DE EMERGENCIA Y RIESGOS GRAVES E INMINENTES

5. MEDIDAS DE EMERGENCIA Y RIESGOS GRAVES E INMINENTES

En la normativa laboral marroquí no existe un marco regulador en relación con emergencias si nuestro objetivo fuera identificar algo parecido a las estructuras existentes en España a ese respecto. La única salvedad a ello es el ya indicado artículo 317 CT, cuando establece que en cada taller donde se lleven a cabo trabajos peligrosos, al menos dos empleados serán instruidos en técnicas y métodos de primeros auxilios en caso de emergencia.

Además de lo parco de dicha regulación, habría que resaltar su inconcreción ya que no especifica ese artículo 317 CT a qué trabajos peligrosos se refiere, ni qué criterio habría que seguir para designar a esos dos empleados, es decir, si hay que atender a su formación, su categoría, su tipo de puesto de trabajo, ni si debe garantizarse la presencia en todo momento en el centro de trabajo de dicha figura.

No obstante, en el sector portuario sí se regulan las medidas de urgencia a través de los Reglamentos de Explotación de cada Puerto. Si nos centramos, por su volumen e importancia, en el Reglamento de Explotación del Puerto Tanger Med, podemos destacar las siguientes cuestiones.

La estructura de emergencias se basa en Planes de Organización Interna (POI) de cada una de las propias empresas estibadoras, del resto de empresas autorizadas y concesionadas que desarrollan sus actividades en el Puerto, que se agrupan, previa validación de la Autoridad Portuaria de dichos POI, en el Plan de Urgencias del Puerto (PUP) gestionado por dicha Autoridad Portuaria. Éste PUP, a su vez, se integra en el Plan ORSEC²³⁵ y todos ellos en el Plan de Emergencia Nacional en caso de que el ámbito de la emergencia trascienda el del propio puerto.

²³⁵ Plan d' Organisation des Secours en Cas de Catastrophe (ORSEC). Aprobado por *Circulaire du Ministère de l'Intérieur n° 172/CL5 du 7 septembre 1966 remplacé par la circulaire n°34/IPC/1 du 25 janvier 1983 créant le plan "ORSEC"*.

El papel más relevante en materia de emergencias en los puertos lo desempeña la Capitanía Marítima y los Oficiales de Puerto.

La regulación de dichos procedimientos de emergencia en los puertos (PUP) se centran en la gestión de catástrofes ocasionadas por incendios, manipulación de mercancías peligrosas y sustancias radioactivas.

Como se ha podido observar, la actuación de las Autoridades Portuarias se centra más en el aspecto de la seguridad física (*sûreté – security*) que en el de la prevención de riesgos laborales (*securité – safety*).

Tan es así, que conceptos como el riesgo grave inminente que se maneja en la normativa española no tiene equiparación en la normativa marroquí. Por ello, tampoco la representación laboral tiene capacidad para paralizar la actividad empresarial. Lo único que podría asemejarse a dicha medida sería la establecida en el artículo 339 CT, cuando indica que el Comité de Seguridad e Higiene podría convocarse inmediatamente después de cualquier accidente que haya resultado o podría haber tenido consecuencias graves, si bien no incluye en dicho artículo la posibilidad de la paralización de actividad.

No obstante, en caso de violación de leyes o reglamentos relacionados con la seguridad y la higiene que no pongan la salud o la seguridad de los empleados en peligro inminente, la Inspección del trabajo sólo podrá requerir una subsanación en un plazo establecido²³⁶ previa notificación formal al empleador. Dicho requerimiento podrá ser recurrido.

En caso de violación de las leyes o reglamentos relacionados con la salud y la seguridad, que sí pongan en peligro la salud o la seguridad de los empleados de forma inminente, la Inspección de Trabajo exigirá el cumplimiento de todas las medidas que se le hayan impuesto al empresario. En caso de negativa se levantará acta y el

²³⁶ Al menos de cuatro días.

Inspector de Trabajo elevará el caso inmediatamente al Presidente del Tribunal de Primera Instancia. El presidente del Tribunal de Primera Instancia ordenará tomar todas las medidas que considere necesarias para evitar el peligro inminente. Puede, para este propósito, dar tiempo al empleador para hacerlo, ya que cabe ordenar el cierre del establecimiento, si es necesario. La duración necesaria para este cierre oscila entre 10 días a 6 meses. Los empresarios deben pagar los salarios a los trabajadores que han dejado de trabajar debido al cierre judicial.

Si tras todas las medidas antes indicadas el empleador sigue sin ejecutar lo requerido, la Inspección de Trabajo enviará otro informe al fiscal. Éste deberá presentar el acta ante el Tribunal de primera instancia en un plazo que no exceda de ocho días a partir de la fecha de su recepción. El tribunal aplicará las disposiciones penales previstas a tal fin pudiendo, incluso declarar el cierre definitivo del establecimiento, conforme a los artículos 90 y 324 Código Penal.

Como cierre al presente Capítulo, podemos afirmar que la normativa marroquí se centra más en la vertiente de la seguridad física que en la preventiva propiamente dicha. En caso de emergencias, en Marruecos tienen, a nivel portuario, un papel muy importante las Capitanías Marítimas y, dentro de ellas los Oficiales de Puerto, si todo ello lo comparamos con España. Así mismo, si hubiera un campo en el que sí divergen las regulaciones de ambos países, de manera visible, es en el tratamiento de los riesgos graves e inminentes en tanto que quedan excesivamente burocratizados en Marruecos.

CAPITULO 6

VIGILANCIA DE LA SALUD

6. VIGILANCIA DE LA SALUD

La vigilancia de la salud está regulada en los artículos 304 a 331 CT, mediante el establecimiento del régimen aplicable a los Servicios Médicos Laborales (SML en lo sucesivo).

Dichos SML se crearán en empresas con más de 50 trabajadores o en aquellas otras que tengan riesgos de enfermedades profesionales, pudiendo ser SML propios o interempresas. El volumen de trabajadores existentes en una Terminal Portuaria nos hace que nos centremos sólo en el primer caso.

Las empresas sujetas a la obligación de establecer un SML propio²³⁷, deben tener contratado un Médico de Trabajo debidamente colegiado, durante todas las horas de trabajo.

Las condiciones de equipamiento de los locales reservados para el SML son fijadas por la Autoridad gubernamental laboral²³⁸. El número de horas que, como mínimo, deben emplear los Médicos de Trabajo con los trabajadores será también reglamentariamente establecido²³⁹.

El SML propio es gestionado por el Jefe del SML, que debe enviar cada año al funcionario a cargo de la Inspección del trabajo, al médico a cargo de la Inspección del trabajo, a los delegados de los empleados y, en su caso, a los representantes sindicales en la empresa un informe sobre la organización, operación y gestión financiera del servicio durante el año anterior²⁴⁰.

²³⁷ Los servicios médicos laborales propios se regulan en el *Arrêté du ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 2625 du 26 chaabane 1433 (16 juillet 2012)*

²³⁸ Establecido en el *Arrêté 3124-10 du 20 septembre 2012 pour l'application des dispositions des articles 305 et 330 de la loi n° 65-99 portant code du travail*.

²³⁹ Establecido en el *Arrêté 3126-10 du 20 septembre 2012 pour la fixation du temps minimum que le ou les médecins du travail doivent consacrer aux salariés*.

²⁴⁰ Establecido en el *Arrêté 3125-10 du 20 septembre 2012 pour la fixation du modele de rapport annuel que doit élaborer le chef du service medical du travail sur l'organisation, le fonctionnement et la gestion financiere dudit service au titre de l'annee pcedent*.

Los Médicos de Trabajo tienen garantías de empleo, de tal forma que toda medida disciplinaria prevista por el empresario contra el Médico de Trabajo debe producirse previa aprobación por el funcionario a cargo de la Inspección del trabajo, y previa opinión del médico inspector de trabajo.

Los SML deben contar, a tiempo completo, con la asistencia de Asistentes Sociales o Enfermeros, cuyo número se fijará reglamentariamente de acuerdo con el número de empleados en la empresa²⁴¹.

Las funciones de los Médicos de Trabajo son las siguientes:

Funciones Preventivas: El Médico de Trabajo tiene un papel preventivo que consiste en realizar los exámenes médicos necesarios a los empleados, en particular el examen médico de aptitud previo a la contratación y evitar cualquier deterioro de la salud de los empleados como resultado de su trabajo, en particular mediante el control de las condiciones de higiene en el lugar de trabajo, los riesgos de contaminación y el estado de salud de los empleados.

Funciones de atención médica: En casos excepcionales, el Médico de Trabajo puede prestar atención médica en caso de emergencias, de accidentes o enfermedades que ocurran en el centro de trabajo, así como también a cualquier empleado que sufra un accidente cuando no suponga una baja laboral. Todo ello sin perjuicio de la libertad del trabajador para nombrar a un médico de su elección.

Funciones organizativo-laborales: El Médico de Trabajo está autorizado a proponer medidas individuales tales como cambios de puesto, justificados por consideraciones relacionadas, en particular, con la edad, la resistencia física o el estado de salud de los empleados. El empresario está obligado a tomar en consideración estas propuestas y, en caso de negativa, deberá justificar las razones de ello. En caso de desacuerdo, el

²⁴¹ *Décret n° 2-05-751 du 6 jomada II 1426 (13 juillet 2005) pris pour l'application des articles 315 et 316 de la loi n° 65-99 portant code du travail.*

oficial responsable de la Inspección del trabajo tomará la decisión final después de recabar la opinión del inspector médico del trabajo.

Funciones consultivas: Dichas funciones se desarrollan frente a la Dirección, los Jefes de Departamento y el Jefe del Servicio Social, particularmente respecto a: **a)** el seguimiento de las condiciones generales de higiene en la empresa; **b)** la protección de los empleados contra accidentes y contra todas las molestias que amenazan su salud; **c)** controlar la adaptación del puesto de trabajo al estado de salud del empleado; **d)** la mejora de las condiciones de trabajo, en particular en relación con las nuevas construcciones y desarrollos, así como la adaptación de las técnicas de trabajo a la aptitud física del empleado, la eliminación de productos peligrosos y el estudio de los ritmos del trabajo; **e)** en todos los asuntos de organización técnica del SML; **f)** en nuevas técnicas de producción; **g)** sobre nuevas sustancias y productos.

Funciones de revisión médica: En las empresas sujetas a la obligación de tener un SML, deben ser objeto de un examen médico por parte del Médico de Trabajo:

- Cada empleado, antes de contratarlo o, a más tardar, antes de que expire el período de prueba.
- Cada empleado, al menos una vez cada doce meses para los empleados de más de 18 años de edad
- Cualquier empleado expuesto a cualquier peligro²⁴², la mujer embarazada, la madre de un niño menor de dos años, los mutilados y los discapacitados de acuerdo con la frecuencia que el Médico de Trabajo considere adecuada.
- Después de una ausencia de más de tres semanas debido a un accidente que no sea un accidente en el trabajo u otra enfermedad profesional.
- Después de una ausencia debido a un accidente en el trabajo o una enfermedad profesional.
- En el caso de ausencias repetidas por razones de salud.

²⁴² Será necesaria una revisión médica especial en caso de trabajos incluidos en el Anexo I *del Arrêté du ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 2625 du 26 chaabane 1433 (16 juillet 2012)*. De entre los que pudiera afectar al sector de la estiba nos encontramos con los **trabajos nocturnos y a turnos**.

En el caso de que el regreso del trabajador a su puesto de trabajo pudiera suponer un riesgo para él o para terceros, el Médico de Trabajo no podrá reconocer la ineptitud del trabajador en tanto no realice un estudio del puesto, un estudio de las condiciones de trabajo de la empresa y dos exámenes médicos del interesado espaciados 4 semanas acompañados, en su caso, por exámenes complementarios.

Tras todo lo anteriormente indicado y, si comparamos la normativa marroquí con la española en materia de vigilancia de la salud, lo que más destaca es el hecho de que la vigilancia de la salud en España está presidida por el principio de voluntariedad que, sin lugar a dudas, excede a las cautelas establecidas por la regulación marroquí. Tan es así que la quiebra a dicha voluntariedad destaca en dos bloques.

El primero de ellos se deriva del hecho de que las medidas de vigilancia de la salud tienen el carácter general de voluntarias en España. Cuando la salud del trabajador pudiera generar riesgos para sí mismo, para los demás trabajadores o para terceros, dichas medidas de vigilancia de la salud serían obligatorias previo informe de los representantes de los trabajadores (art. 22.1 LPRL). No obstante, en Marruecos si del estado de salud del trabajador se derivaran riesgos para él o para terceros sólo se considera tal hecho para seguir un procedimiento concreto en orden a que el Médico de Trabajo pueda reconocerle o no su ineptitud laboral tras haber estado en un proceso de baja laboral.

En segundo lugar, en España la otra quiebra al principio de voluntariedad se produce cuando una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad establezca como obligatoria la medida de vigilancia de la salud. En España existen una serie de supuestos muy concretos en los que la vigilancia de la salud es obligatoria, mientras que en Marruecos están muy genéricamente establecidos (los trabajos incluidos en el Anexo I del *Arrêté du ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 2625 du 26 chaabane 1433 (16 juillet 2012)*, la mujer embarazada, la madre de un niño menor de dos años, los mutilados y los discapacitados de acuerdo con la frecuencia que el Médico de Trabajo considere

adecuada). Así mismo, el artículo 290 CT establece que para aquellos puestos de trabajo que requieran un examen médico previo, el empleador deberá someter a los empleados que pretenda contratar a dicho examen médico y a su renovación periódica.

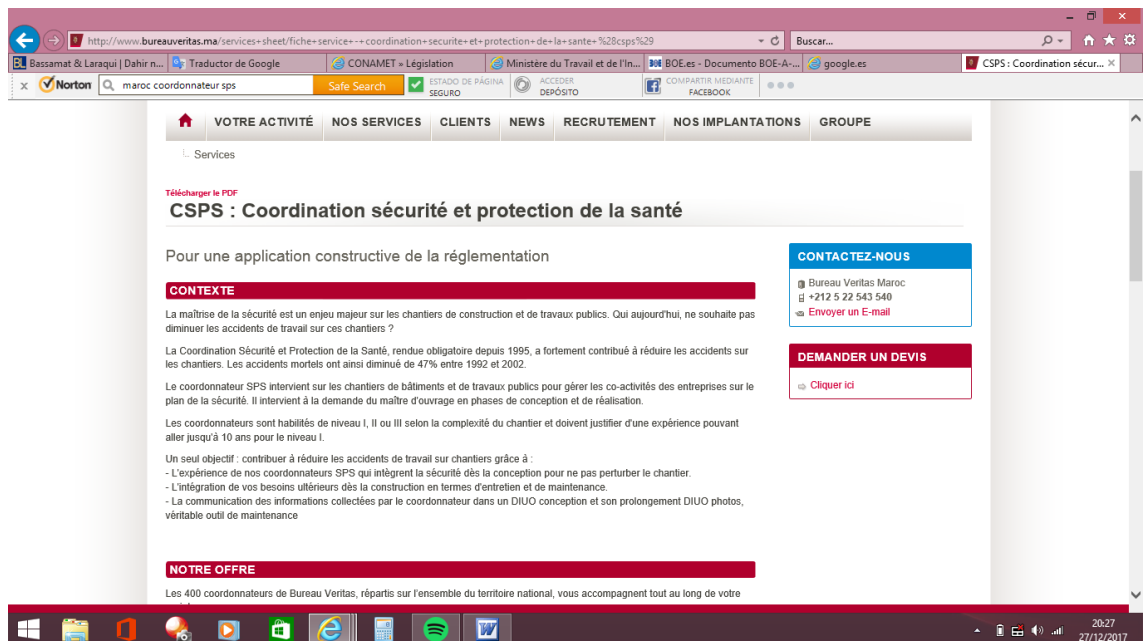
Como conclusión podemos destacar tres cuestiones. La primera de ellas en relación con el hecho de que en la normativa marroquí en materia de vigilancia de la salud, a diferencia de la normativa española, los SML no se insertan en una estructura preventiva más completa y con mayor integración en la organización y política preventiva de la empresa, ya que los SML parecen justificarse en sí mismos. Es decir, los Servicios Médicos Laborales no son parte de un Servicio de Prevención, ya que este sistema organizativo no existe en Marruecos, por lo que, más que una disciplina o especialidad preventiva inserta en una organización preventiva global de la empresa, los SML se instituyen como amalgama de funciones de varias de las especialidades existentes en España. La segunda cuestión a resaltar es el hecho de que no exista en Marruecos la posibilidad de que se externalice la vigilancia de la salud en empresas de más de 50 trabajadores. Y, finalmente, habría que poner el acento en el muy distinto tratamiento que existe en la normativa marroquí respecto de la obligatoriedad de los reconocimientos médicos en comparación con la regulación española.

CAPITULO 7

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

7. COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

Antes del desarrollo de este Capítulo habría que indicar que en la normativa laboral marroquí no se regula la figura de la Coordinación de Actividades Empresariales. No obstante, habría que indicar que en sectores como la Construcción sí que se solicitan profesionales de la Coordinación de Seguridad y Salud ("*Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé*" - CSPS), fundamentalmente por la influencia francesa que existe en nuestro país vecino. Así, se manifiesta un impacto indirecto de algunas normas de la Unión Europea como podemos comprobar, por ejemplo, en las siguientes webs:



<http://www.bureauveritas.ma/services+sheet/fiche+service+-+coordination+securite+et+protection+de+la+sante+%28csp%29>

http://www.rekrute.com/emploi-socotec-maroc-recrutement-coordonnateur-sps-casablanca-32045.html

Buscar...

COORDONNATEUR SPS (Casablanca)

Entreprise :
SOCOTEC Maroc, filiale du Groupe français SOCOTEC, Groupe international de premier plan, offre à ses clients des métiers de service pour la maîtrise des risques et l'amélioration des performances dans 4 domaines d'activité : Inspection, Conseil, Assistance Technique, Formation. Afin d'accompagner sa croissance, SOCOTEC Maroc recrute un Coordonnateur SPS.

Poste :
Dans le cadre de votre fonction, vous aurez à prendre en charge :

- La prévention des risques d'accidents du personnel intervenant sur les chantiers de construction,
- Les missions de Sécurité et de Protection de la Santé (garantir la sécurité des personnes dans le cadre de la co-activité des entreprises), depuis la conception jusqu'à la réalisation des travaux,
- La mise en place du Plan Général de Coordination (PGC), la constitution du Dossier d'Interventions Ulérieures de l'Ouvrage (DIUO) et la préparation du Registre Journal de Coordination (RJC) dans lequel sont consignés les comptes rendus, instructions relatives à la sécurité, les observations faites aux intervenants sur le chantier, les coordonnées des entreprises intervenant sur le chantier et les dates de leur intervention.
- L'analyse de la nature des risques encourus et la vérification de l'application des règles de sécurité pendant la phase d'exécution du chantier,
- Les missions de diversification en AMO et le développement de votre activité en association avec notre service commercial sur place,
- La supervision des opérations en cours sur lesquelles des préventeurs sécurité SOCOTEC sont en poste afin d'optimiser notre présence et de conforter leurs actions.

Profil recherché :
De formation technique en Génie Civil, vous avez une expérience de plus de 3 ans dans le domaine du BTP ou de l'analyse des risques liés à la protection des personnes.
Vous possédez impérativement l'attestation de compétence de niveau 1 en conception et en réalisation (ou les pré-requis qui vous permettront de l'obtenir).
Dynamique, organisé, vous possédez un excellent sens relationnel et commercial.
Vous êtes titulaire du Permis de conduire B.

<http://www.rekrute.com/emploi-socotec-maroc-recrutement-coordonnateur-sps-casablanca-32045.html>

http://www.capec.ma/index.php/controle/coordination-securite/

Buscar...

Coordination sécurité

مركزية الاستشارة والحماية والمراقبة بالمغرب
CAPEC - MAROC
Centrale d'Assistance de Prévention et de Contrôle du Maroc

ACCUEIL CONTRÔLE AUDIT ASSISTANCE FORMATION RÉFÉRENCES ARTICLES CONTACT ESPACE ADHÉRENTS

Coordination sécurité

La mission du coordonnateur SPS porte sur les constructions, réhabilitation ou aménagements. Elle consiste à prévenir les accidents des travailleurs pendant les travaux et des personnes appelées à intervenir ultérieurement sur les ouvrages.

CAPEC-MAROC est en mesure d'assurer toute mission de coordonnateur de sécurité et protection de la santé que peut désigner par le Maître d'Ouvrage pour assurer la coordination(1) tant au cours de la conception des études et de l'élaboration du projet qu'au cours de la réalisation de l'ouvrage. CAPEC-MAROC peut être désigné pour chacune des deux phases ou pour l'ensemble de celles-ci. Il a pour mission la sécurité et la protection de la santé des travailleurs présents sur le chantier vis-à-vis des risques liés aux interférences entre les opérations menées simultanément ou successivement par plusieurs travailleurs indépendants ou entreprises (sous-traitants inclus).

ARTICLES PUBLIÉS
FEDEC, héritière de la COPRES, est une

<http://www.capec.ma/index.php/controle/coordination-securite/>

Por lo que se refiere al sector portuario tendríamos que remitirnos a los Reglamentos de Explotación de Puertos. Para ello, hemos considerado los Reglamentos de Explotación de los Puertos de Tánger Med, Agadir y Jorf Lasfar.

Respecto de dichos Reglamentos revisaremos la forma de coordinación para cada uno de los servicios prestados en dichos Puertos en lo que pudieran afectar a trabajos del sector de la estiba portuaria.

Por lo que respecta a los **servicios de amarradores**, habría que indicar que esta actividad se realiza por personal de empresas concesionarias de dichos servicios, teniendo carácter obligatorio su uso para los buques que recalen en dichos puertos, y siendo los Oficiales de Puerto los que organizan los amarres, aunque su ejecución y control queda al amparo de la responsabilidad de los capitanes de los buques. En ningún momento entran en funcionamiento las empresas estibadoras en este tipo de servicio al igual que en España.

Los servicios de los **consignatarios**, como indicábamos anteriormente en este TFM, se centran en cuestiones administrativas de representación del armador del buque, sin que tengan ningún tipo de función de coordinación general, ni mucho menos preventiva, en, por ejemplo, operaciones de atraque, desatraque o fondeo.

Las **obras portuarias en terrenos no concesionados** se realizarán bajo los límites marcados por el Permiso de Trabajo concedido por la Autoridad Portuaria, con el control de los Oficiales de Puerto pero, en todo caso, bajo la responsabilidad de quien las lleve a cabo.

Los **servicios de pilotaje** los coordina la Capitanía Marítima junto con los Prácticos del puerto, por lo que la responsabilidad en materia preventiva le correspondería a la propia Autoridad Portuaria.

Los **servicios de remolcaje**, al no ser obligatorios, se realizan por una empresa con la debida autorización pública para tal tipo de servicios. No obstante, la Capitanía Marítima establecerá los criterios mínimos a cumplir por dicho servicio, pero el responsable de la operativa será el Capitán del buque.

Como hemos podido comprobar, los **Oficiales de Puerto**, adscritos a la Capitanía Marítima, tienen un papel muy importante en el control y coordinación de todos los agentes que intervienen en los servicios portuarios. Tan es así, que existe la posibilidad de que dichos Oficiales exijan a un buque que asuma un servicio de vigilancia y que soporte sus costes para controlar el cumplimiento de las normas de seguridad, prevención y salubridad exigibles legalmente. No obstante, la Capitanía Marítima no será responsabilizada en ningún caso por los posibles incumplimientos del buque respecto de dichas prescripciones legales²⁴³.

Recopilando todos esos sujetos y comparándolos con los existentes en España, no detectamos excesivas diferencias entre ambos modelos, con la salvedad de los Consignatarios, por el hecho de que la actuación de coordinación preventiva de todos ellos en España, en relación con la estiba portuaria, es también escasa. Hemos sacado de tal criterio a los Consignatarios porque en Marruecos sus funciones son meramente administrativas, cuando en España desarrollan funciones de coordinación de actividades empresariales en materia preventiva ya que deberán actuar en representación del armador, respondiendo del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías, respecto de las que será responsable la empresa estibadora.

Por lo que respecta a los trabajos de **repostaje de buques (*bunkering*)**, recordamos que en la normativa española quedan implicadas la Autoridad Portuaria, la Capitanía Marítima, el buque, la empresa suministradora y la empresa estibadora, por lo que existen normativa y protocolos de coordinación preventiva como indicamos en un Capítulo anterior del Bloque 1 de este TFM (Capítulo 9). Sin embargo, en la normativa marroquí sólo hemos podido encontrar la siguiente referencia para este tipo de trabajos:

²⁴³ Así queda recogido, por ejemplo, en el artículo 114 del Reglamento de Explotación del Puerto de Tánger Med.

Las operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento de combustible de los buques están autorizadas previo cumplimiento de las condiciones de acceso a las terminales y a las instrucciones de seguridad emitidas por la autoridad portuaria. La supervisión de la operación de reabastecimiento de combustible del buque se llevará a cabo bajo la responsabilidad del Capitán del buque en coordinación con el operador de la terminal (artículo 168 Reglamento de Explotación del Puerto de Agadir y el artículo 163 Reglamento de Explotación del Puerto de Jorf Lasfar).

Por ello, sí que hay diferencias sustanciales de tratamiento en la coordinación de actividades empresariales entre las legislaciones de Marruecos y España, ya que, en la nuestra, el conjunto de protocolos y sujetos intervinientes parece adecuarse más a una práctica segura de estas actividades de *bunkering* que las existentes en Marruecos, en las que recaen en el Capitán del buque la responsabilidad de dicha actividad conjuntamente con un papel de coordinación de la empresa estibadora.

Las empresas estibadoras también pueden utilizar **Contratas**, como lo pueden hacer el resto de empresas en Marruecos, para el desarrollo de sus actividades. La regulación del uso de Contratas se recoge en los artículos 86 a 91 CT. En este caso las diferencias con la normativa española son notables.

Habría que partir del hecho de que no se diferencian en Marruecos aquellas Contratas que desarrollan una "actividad propia" de la empresa principal de las que no. Esta circunstancia influye en el nivel de coordinación que debe existir entre empresa principal y contrata, así como en el nivel de responsabilidad laboral de ambas.

Así mismo, tampoco se establecen criterios de coordinación preventiva en ninguno de los casos establecidos en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, que ya analizamos también en el Capítulo 9 del Bloque 1.

En Marruecos se parte de la base de que es el Contratista, como empleador, quien debe cumplir las obligaciones legales en Seguridad Social, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Sólo recaerá en el empresario principal la función de vigilar por el cumplimiento de dichas responsabilidades respecto del personal del Contratista en caso de que éste no esté inscrito en el Registro de Comercio y no posea un Fondo de Comercio.

Por otro lado, cuando el Contratista preste el trabajo o los servicios en el establecimiento de la empresa principal o en dependencias que no sean las suyas y en caso de insolvencia del Contratista no registrado en el Registro de Comercio ni en el Servicio Nacional de Seguridad Social, el empresario principal retendrá el capital necesario de los importes debidos al Contratista para cubrir a los empleados que estén trabajando con dicho Contratista los siguientes compromisos:

- El pago de los salarios siempre que el empresario principal reciba una notificación de incumplimiento del pago de dichos salarios (enviada por los propios trabajadores, la autoridad administrativa, la local o la Inspección de Trabajo) por parte del Contratista en los sesenta días después de la fecha de vencimiento del último mes o la última quincena devengados.
- El pago de vacaciones.
- La indemnización por despido.
- El pago de cotizaciones al Servicio Nacional de Seguridad Social.
- El pago del impuesto de formación profesional.

Además, cuando el trabajo se realiza o los servicios se prestan en los establecimientos o dependencias del Contratista, él es el responsable de la compensación por accidentes en el trabajo y enfermedades profesionales.

En caso de insolvencia del Contratista antes indicado, los empleados perjudicados y el Servicio Nacional de Seguridad Social tienen el derecho de llevar a cabo una acción contra el empresario principal por lo debido por el Contratista.

Es remarcable la desprotección del personal de Contratas, no sólo en materia preventiva propiamente dicha, puesto que no existen ni medidas de coordinación de actividades entre ambas empresas, ni límites al número de empresas en una cadena de subcontratación, sino también, en temas conexos como lo son los Recargos de Prestaciones o las propias Responsabilidades Penales en casos de incumplimientos directos del Contratista o indirectos de la Empresa Principal, por falta de vigilancia preventiva. Situaciones, éstas dos últimas, que no tienen reflejo en la normativa marroquí.

A modo de cierre del presente Capítulo, podemos resumir de todo lo antes indicado que, entre los sistemas de coordinación de actividades empresariales en los sectores portuarios marroquí y español no existen demasiadas diferencias con la excepción puntual del tratamiento regulatorio que se da a los Consignatarios y a las operaciones de *bunkering*. Donde sí hay diferencias muy significativas es respecto de la regulación en materia de Contratas. En este campo, el carácter tuitivo de la normativa española a la hora de proteger los derechos, entre ellos preventivos, de los trabajadores de las Contratas, responsabilizando a la empresa principal de forma solidaria no tiene equiparación en la regulación marroquí.

CAPITULO 8

COLECTIVOS ESPECIALES EN LA ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA

8. COLECTIVOS ESPECIALES EN LA ESTIBA EN MATERIA PREVENTIVA

En la normativa laboral marroquí existen tres colectivos considerados como de especial protección. Hablamos de las mujeres, los menores y los discapacitados. Por tanto, la primera diferencia con la normativa preventiva española es que el personal contratado con empleo temporal no goza de una especial protección, todo ello sin perjuicio de que en el presente Capítulo analizaremos cómo quedan reguladas las ETT en materia preventiva ya que pueden ser usadas por las empresas estibadoras.

Por lo que respecta a este Capítulo, sólo nos centraremos en aquellos colectivos de especial protección más directamente relacionados con la estiba portuaria, como lo son las mujeres y el personal contratado con empleo temporal mediante ETT.

8.1 La mujer en la normativa preventiva para actividades de estiba

Aunque Marruecos integra a la mujer en el sector portuario²⁴⁴, por lo que se refiere a trabajos de estiba propiamente dicha, la presencia de la mujer es muy poco representativa. Para el desarrollo de la cuestión preventiva respecto de este colectivo, se considera necesario esbozar la regulación que le es propia ya que difiere mucho de la española para, tras ello, proceder a su análisis.

Dicha regulación se contiene en los artículos 152 a 165, 172 a 176, 179 a 182 y 214 CT así como en los reglamentos que los desarrollan. Haciendo un resumen de dicha normativa podríamos resaltar las siguientes cuestiones:

1. Medidas de prevención específicas en casos de maternidad:

²⁴⁴ No hay más que ver que asociaciones como *Women's International Shipping and Trading Association (WISTA)* tiene representantes en Marruecos.

Hemos considerado necesario resumir la regulación existente en materia de maternidad en Marruecos para, a continuación, poder compararla con la española ya que ambas son totalmente diferentes.

En Marruecos, el único requerimiento que se le arroga a la empresa, específicamente referido a las mujeres, es que se asegurará que el trabajo encomendado a las trabajadoras se suavice durante el período anterior e inmediatamente posterior al parto.

Las empleadas embarazadas tienen derecho a un permiso de maternidad, a la suspensión de su contrato de trabajo y a la extinción del mismo. Todo ello con las siguientes condiciones que a continuación concretaremos.

Respecto del permiso de maternidad habría que indicar que las trabajadoras embarazadas tienen una licencia de maternidad de catorce semanas de las cuales siete, al menos, serán disfrutadas tras el parto.

Las trabajadoras tienen también derecho a la suspensión del contrato de trabajo por un período de siete semanas antes de la fecha prevista de nacimiento y de siete semanas después de la fecha del mismo.

Si una situación patológica surgiera como resultado del embarazo o parto, siendo acreditada mediante certificado médico, e hiciera necesario extender el período de suspensión del contrato, la licencia de maternidad se incrementará mientras dure dicha situación patológica, sin poder exceder ocho semanas antes de la fecha prevista de nacimiento y catorce semanas después de la fecha del mismo.

La trabajadora puede suspender su contrato al final del período de siete semanas después del parto, u ocasionalmente de 14 semanas. En ese caso la suspensión del contrato no puede exceder los noventa días.

La empleada puede, de acuerdo con su empleador, beneficiarse de un permiso no pagado de un año.

Una trabajadora embarazada, o que haya dado a luz, puede “abstenerse de regresar” al trabajo previo aviso a la empresa y sin tener que pagar una indemnización por incumplimiento de contrato.

En la LPRL, sin embargo, se establecen medidas preventivas que van de menor a mayor afectación. En ella se parte de la evaluación de riesgos del entorno de trabajo de la trabajadora en situación de embarazo o parto. En caso de que el resultado de dicha evaluación detectara riesgos, se tendrían que adaptar las condiciones o el tiempo de trabajo, incluyendo la no realización del trabajo nocturno o a turnos. Si esta medida tampoco fuera eficaz, previos los informes médicos establecidos en la LPRL, la trabajadora tendría que ser cambiada a un puesto de trabajo o función diferente compatible con su estado, aplicando la regulación propia de la movilidad funcional y durante el tiempo necesario hasta que el estado de salud de la trabajadora le permita volver a su puesto anterior. En el caso de que no hubiera puesto de trabajo o función compatible, se podría cambiar a la trabajadora a un puesto no correspondiente a su grupo o categoría equivalente, manteniendo las retribuciones de su puesto de origen. Finalmente, si dicho cambio de puesto no resultara técnica u objetivamente posible, o no pueda razonablemente exigirse por motivos justificados, podrá declararse el paso de la trabajadora afectada a la situación de suspensión del contrato mientras persista la imposibilidad de reincorporarse a su puesto anterior o a otro puesto compatible con su estado.

Tras la exposición de las regulaciones preventivas en materia de maternidad en ambos países, se comprueba que, frente a la progresividad de la norma española, la legislación marroquí arroga a la propia trabajadora la decisión respecto de la forma y la responsabilidad sobre cómo adaptarse a su situación de embarazo o posparto, que llega, incluso, a la posibilidad de solicitar la extinción de su relación laboral. El papel del empresario en Marruecos en materia de protección a la maternidad sólo se circunscribe a lo que indicábamos al inicio de este epígrafe, cuando en la LPRL la figura

clave es el empresario, ya que es él quien debe asumir la responsabilidad y la iniciativa respecto de la adopción de las medidas preventivas necesarias en casos de maternidad.

Así mismo, la normativa marroquí nada establece en materia de permisos para exámenes prenatales y técnicas de preparación al parto, mientras que la LPRL reconoce el derecho a permiso por tales circunstancias, previo aviso y justificación de dichas medidas ante el empresario.

2. Medidas de prevención en situaciones de lactancia:

En Marruecos las medidas legalmente establecidas en materia de lactancia son las que a continuación indicamos.

Durante un período de doce meses a partir de la fecha de la reanudación del trabajo después del parto, la madre tiene derecho a amamantar diariamente al niño, durante las horas de trabajo como descanso especial pagado como trabajo, media hora por la mañana y media hora por la tarde.

La madre trabajadora puede, de acuerdo con su empleador, beneficiarse del tiempo reservado para la lactancia materna en cualquier momento durante la jornada laboral.

Se debe proporcionar una sala especial de lactancia en todo centro de trabajo o en las inmediaciones cuando la empresa emplee al menos 50 empleados de más de dieciséis años. Las condiciones requeridas en dichas salas serán las indicadas en el *Arrêté de ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 339-05 de 29 hija 1425 (9 février 2005) fixant les conditions d'admission des nourrissons et des chambres d'allaitement ainsi que les conditions de surveillance et d'installations d'hygiène dans ces chambres*.

En España, las medidas preventivas establecidas para situaciones de maternidad que antes hemos indicado, son extrapolables al caso del periodo de lactancia conforme al

artículo 26.4 LPRL. Por ello, de nuevo nos encontramos con tratamientos legislativos totalmente diferentes en ambos países, aunque, respecto del periodo de lactancia las diferencias son mucho mayores.

3. Trabajos nocturnos:

Las mujeres pueden emplearse para todo trabajo nocturno (de 9 pm a 6 am), en consideración a su estado de salud y su situación social, siempre que se garantice (*según Décret nº 2-04-568 du 16 kaada 1425 (29 décembre 2004) fixant les conditions devant être mises en place pour faciliter le travail de nuit des femmes*):

- Poner a disposición medios de desplazamiento, en caso de que no los haya públicos, desde su lugar de residencia al trabajo y viceversa.
- Un descanso retribuido de media hora por cada cuatro de trabajo continuo.
- Poner a disposición medios de descanso.

Entre dos días hábiles de noche, disfrutarán un descanso que no puede ser menor de once horas consecutivas incluido el período de trabajo nocturno.

Las restricciones al empleo de mujeres para trabajos nocturnos no se aplicarán a empresas en las que, por la naturaleza de su actividad, éstas deban desarrollarse, entre otras, de forma continua.

En circunstancias excepcionales y cuando la empresa no pueda beneficiarse de la excepción antes indicada, la Inspección de Trabajo puede emitir una autorización para poder beneficiarse del trabajo nocturno de las mujeres. En caso de que se generen situaciones de desempleo por fuerza mayor o interrupción por causa accidental de carácter no periódico, el empleador puede beneficiarse del trabajo nocturno de mujeres, dentro de los límites del número de días hábiles perdidos, sujeto a notificación previa a la Inspección del Trabajo. Esta excepción no puede utilizarse más de doce noches al año, excepto autorización de la Inspección de Trabajo.

En estos casos especiales la duración del descanso entre 2 jornadas nocturnas puede reducirse a 10 horas.

Si esta regulación la comparamos con la española, tendríamos que indicar que en nuestro país el trabajo nocturno de las mujeres está permitido, sin especiales consideraciones al respecto.

4. Trabajos prohibidos:

Está prohibido ocupar a mujeres para el trabajo que plantee riesgos de peligro excesivo, excede sus capacidades o es probable que socave la moralidad. Serán, entre otros, los siguientes (según *Décret n° 2-10-183 du 9 hija 1431 (16 novembre 2010) fixant la liste des travaux auxquels il est enterdit d'occuper certaines catégories de personnes*):

- Trabajos con riesgos de caídas, resbalones, en posición de cuclillas o tendidas de forma constante.
- Manejo de cargas en caso de mujeres embarazadas o lactantes de más de 5 kg o trabajos que las ponga en contacto con sustancias químicas con plomo o con agentes biológicos.

En esta materia la legislación española tampoco establece un tratamiento preventivo especial para las mujeres.

5. Descansos semanales de las mujeres:

La suspensión del descanso semanal no es aplicable a mujeres menores de veinte años según *Décret n° 2-04-513 du 16 kaada 1425 (29 décembre 2004) organisant le repos hebdomadaire*.

Esta especial excepción a favor de las mujeres establecida en Marruecos no tiene paralelismo en la legislación española.

Una vez hechas las comparaciones anteriores en relación con la regulación laboral marroquí y española respecto de la mujer, podemos extraer el siguiente análisis.

El papel de la normativa no parece conseguir una adaptación de la mujer al puesto, en casos de maternidad y lactancia, sino que, salvo mejor criterio, pretende todo lo contrario. Y es que la normativa va, como la española, de las medidas menos severas a las que más lo son, pero partiendo de una casi desprotección de la mujer ya que sólo se le requiere al empresario que se le suavice -literalmente así lo dice la norma- el trabajo antes y después del parto. Durante la situación de licencia por maternidad se le ofrece la posibilidad de solicitar la suspensión de su contrato de trabajo e incluso, para cuando concluya dicha suspensión o el permiso de maternidad, puede extinguir su contrato de trabajo, aunque se emplea el subterfugio de "puede abstenerse de regresar al trabajo", sin que, por lo demás, tenga que indemnizar al empresario por terminación anticipada de contrato.

Respecto de la regulación referida a lactancia lo que destaca es su parquedad, ya que sólo plantea limitaciones respecto del riesgo de contacto con sustancias químicas con plomo o con agentes biológicos, pero ni cuantifica estas ni considera otros riesgos.

Los trabajos de las estibadoras en servicios de manipulación de mercancías tienen riesgos de caídas y deslizamientos. Por ello nos preguntamos ¿podrían desempeñar las mujeres puestos con dichos riesgos como los de Peón Bordo? si nos atenemos a la propia letra de la ley parece que la respuesta es que no.

Los descansos semanales es un tema curioso ya que la suspensión de dichos descansos semanales se diferencia, según edades, entre hombre y mujeres. Los primeros cuando sean menores de 18 años y las mujeres cuando sean menores de 20 años.

Las empresas estibadoras realizan mayoritariamente servicios continuos las 24 horas del día. Por ello, dichas empresas podrán beneficiarse (se dice así en la norma) del empleo de las mujeres en periodo nocturno sin necesidad de que tenga que intervenir la Inspección de Trabajo.

Respecto de la vigilancia médico-preventiva hacia la mujer recordemos que, como indicábamos en el Capítulo 6 del Bloque 2, las revisiones médicas serán obligatorias a la mujer embarazada y la madre de un niño menor de dos años, pero su frecuencia y objetivos serán los que el Médico de Trabajo considere adecuados.

8.2 Las ETT en la normativa preventiva para actividades de estiba

La regulación de las ETT en Marruecos queda establecida en los artículos 495 a 506 CT.

Iniciaremos la comparativa entre la normativa marroquí y la española indicando que la única limitación al uso de dichas ETT en Marruecos, por lo que respecta a materia preventiva, es el hecho de que no podrán hacerse uso de las mismas para cubrir trabajos con "riesgos especiales". Es decir, no hay concreción de tal limitación. Podríamos entender que entrarían casos de trabajos con productos cancerígenos pero, ¿podría considerarse como "riesgo especial" el trabajo en altura? si así fuera, el uso de ETT en empresas estibadoras tendría que estar bastante restringido.

Pero lo más visible es que, en materia preventiva, toda la regulación adicional a la antes indicada de Marruecos respecto de las ETT, es que se arroga a la empresa usuaria el papel de responsable de tomar las medidas necesarias de prevención y protección, así como, de la salud y seguridad de los trabajadores puestos a su disposición por la ETT. Es decir, nada se recoge, como lo hace la legislación española, respecto de temas como el contenido de la formación preventiva necesaria, la formación práctica y específica en casos de riesgos especiales, la garantía de un montante económico mínimo de dicha formación, la representación de dicho colectivo en la empresa usuaria y tantas otras obligaciones que, en la normativa española, traen de suyo.

Por ello, podemos nuevamente observar clarísimas diferencias entre la regulación española y marroquí, al tener la legislación de nuestro país un carácter mucho más tuitivo en materia preventiva para casos de utilización de ETT.

CAPITULO 9

REGULACIÓN SOBRE RIESGOS ESPECÍFICOS EN LA ESTIBA

9. REGULACIÓN SOBRE RIESGOS ESPECÍFICOS EN LA ESTIBA

En el presente Capítulo analizaremos, en un primer paso, como indicábamos en la Introducción de este Bloque 2, la normativa laboral en Marruecos que regula las medidas preventivas de aplicación en relación con los riesgos laborales derivados de los equipos y condiciones ambientales más relacionados, con carácter general, con el sector de la estiba portuaria, haciendo un paralelismo con la normativa española que le fuera equivalente para, en un segundo paso, centrarnos en aquellos riesgos laborales que son, más que habituales, inherentes en el citado sector de la estiba portuaria.

9.1 Riesgos generales de la estiba y equiparación de normativas preventivas

Antes de relacionar la normativa antes comentada, indicaremos que en Marruecos desarrolla sus funciones el *Institut Marocain de Normalisation - IMANOR*. Dicho Organismo mantiene, desde 2010, una serie de reglas normalizadas propias de Marruecos que se indican en un Catálogo de Normas Estandarizadas y divididas por sectores productivos. Específicamente en dicho Catálogo no se recoge el sector portuario. Aunque no entraremos en el análisis de dichas Normas Técnicas, sí que consideramos remarcable la existencia de una relación de Normas relativas a aparatos de izado de cargas suspendidas entre ellas grúas móviles, grúas puente, mantenimiento de cables, etc. A continuación, desarrollamos la comparativa indicada:

Materias	Normativa Marroquí	Normativa Española
Señalización de seguridad	Arrêté du ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 93-08 du 6 jourmada I 1429 (12 mai 2008) fixant les mesures d'application générales et particulières relatives aux principes énoncés par les articles de 281 à 291 du code du travail	Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo
	Décret n° 2-04-468 du 16 kaada 1425 (29 décembre 2004) fixant les indications que doivent comporter les colis pesant au moins mille kilogrammes de poids	

Materias	Normativa Marroquí	Normativa Española
Orden y limpieza, condiciones ambientales, iluminación, protección contra incendios, servicios higiénicos y locales de descanso	Arrêté du ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 93-08 du 6 jourmada I 1429 (12 mai 2008) fixant les mesures d'application générales et particulières relatives aux principes énoncés par les articles de 281 à 291 du code du travail	Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo
Manipulación manual de cargas		Real Decreto 487/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorso-lumbares, para los trabajadores
Manipulación pantallas de visualización de datos		Real Decreto 488/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al trabajo con equipos que incluyen pantallas de visualización
Exposición a agentes biológicos y químicos	Décret n° 2-12-431 du 21 moharrem 1435 (25 novembre 2013) fixant les conditions d'utilisation des substances ou préparations susceptibles de porter atteinte à la santé des salariés ou de compromettre leur sécurité	Real Decreto 664/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo
		Real Decreto 374/2001, de 6 de abril, sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo
Exposición a agentes cancerígenos		Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo
Exposición a vibraciones		Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas

Materias	Normativa Marroquí	Normativa Española
Exposición a riesgos eléctricos	Arrêté du 28 juin 1938, concernant la protection des travailleurs dans les établissements qui mettent en œuvre des courants électriques, modifié et complété par les arrêtés du avril 1940 et 28 décembre 1951	Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico
	Arrêté du 28 juin 1938 du secrétaire general du protectorat fixant de texte de l'instruction sur les premiers soins á donner aux victimes des accidents electriques dont l'affichage est obligatoire dans les locaux contenant des installations électriques de 2º ou 3º categorie	Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23
	Arrêté du 28 juin 1938 du secrétaire general du protectorat fixant de texte des extraits de l'arrêté viziriel du 28 juin 1938 concernant la protection des salariées dans les etablissement qui mettent en oeuvre des courants electriques, dont l'affichage est obligatoire dans les locaux contenant des installations électriques de 2º ou 3º categorie	
	Arrêté du 29 décembre 1951 du directeur du travail et des questiones sociales relatifs aux circuits de secours et de sécurité	Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09
	Arrêté du 29 décembre 1951 du directeur du travail et des questiones sociales fixant la periodicité des verifications des installations électriques	Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión
Exposición a ruidos	Arrêté du ministre de l'emploi et de la formation professionnelle n° 93-08 du 6 jourmada I 1429 (12 mai 2008) fixant les mesures d'application générales et particulières relatives aux principes énoncés par les articles de 281 à 291 du code du travail	Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido

Materias	Normativa Marroquí	Normativa Española
Exposición al amianto	Décret nº 2-98-975 du 28 chaoual 1421 (23 janvier 2001) relatif á la protection des travailleurs exposés aux poussières d'amiant	Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto
	Arrêté conjoint du Ministre de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Ministre de la Santé, du Ministre de l'Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies et de la ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement n° 3352-10 du 17 kaada 1431 (26 octobre 2010) fixant la valeur moyenne d'exposition aux fibres d'amiant dans le milieu du travail	
Equipos de Protección Individual	Dahir nº 1-03-194 du 14 rejeb 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi nº 65-99 relative au Code du Travail (<u>sólo artículo 284</u>)	Real Decreto 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual
		Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual
Equipos de trabajo	Décret nº 2-12-236 du 21 moharrem 1435 (25 novembre 2013) fixant les conditions d'utilisation d'appareils ou de machines susceptibles de porter atteinte à la santé des salariés ou de compromettre leur sécurité	Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo
	Arrêté viziriel du 11 juin 1949 déterminant la liste de machines dangereuses pour les ouvriers et pour lesquelles il exist des dispositifs de protection d'une efficacité reconnue	

Materias	Normativa Marroquí	Normativa Española
Almacenamiento de productos químicos a presión	Dahir du 12 janvier 1955 portant réglementation sur les appareils à pression de gaz	Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10 Real Decreto 1085/1992, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la actividad de distribución de gases licuados del petróleo
Aparatos de elevación distintos a ascensores y montacargas	<p>Arrêté n° 3648-13 du 13 décembre 2013, Liste des bureaux de contrôle agréés pour la vérification des appareils de levage autres que les ascenseurs et montecharges</p> <p>Arrêté viziriel du 9 septembre 1953 déterminant les mesures particulières de sécurité relative aux appareils de levage autre que les ascenseurs et les monte-charge, modifié par l'arrêté 28 septembre 1955</p> <p>Arrêté du 3 novembre 1953 du directeur du travail et des questions sociales fixant les conditions de vérification des appareils de levage autres que les ascenseurs et monte-charge</p>	Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo
Grúas Móviles Autopropulsadas		Real Decreto 837/2003, de 27 de junio, por el que se aprueba el nuevo texto modificado y refundido de la Instrucción técnica complementaria "MIE-AEM-4" del Reglamento de aparatos de elevación y manutención, referente a grúas móviles autopropulsadas

Tabla 2. Comparativa regulación preventiva que afecta al sector de la estiba (Fuente: elaboración propia)

9.2 Riesgos inherentes a la estiba y comparativa de normativas preventivas.

Para el desarrollo de este epígrafe nos basaremos en el Programa que la empresa Terminalística APM TERMINALS desarrolla en materia preventiva a nivel mundial y,

entre ellas, las ubicadas en España y en Marruecos. Dicho Plan es el "*FATAL FIVE*". En él se concretan, a nivel mundial, como hemos dicho, los cinco grupos de riesgos sobre los que centrar los esfuerzos preventivos, ya que son los que más accidentabilidad producen y que mayor severidad suponen. Los cinco grupos de riesgos son:

1. Trabajos en altura.
2. Atropellos y choques con vehículos.
3. Almacenamiento de energía.
4. Trabajos bajo cargas suspendidas y movimientos verticales de cargas.
5. Prevención en Contratistas (desde este momento nos remitimos a los comentarios hechos a este respecto en el Capítulo 7 de este Bloque 2).

La normativa marroquí no regula los **trabajos en altura** de forma genérica, sólo lo hace puntualmente cuando establece las condiciones de seguridad necesarias en trabajos de construcción (*Arrêté viziriel du 2 avril 1952 déterminant les mesures particulières de protection et de salubrité applicables dans les chantiers du bâtiment et des travaux publics*). Por ello, hay que estar a normas repartidas por la legislación de dicho país.

Así los artículos que a continuación indicamos contienen las siguientes obligaciones al respecto de los trabajos en altura.

El artículo 285 CT establece que las trampillas, pozos o escotillas de descenso tienen que permanecer cerradas y los andamios deben tener barandillas de 90 centímetros de alto.

El artículo 3 y 32 *Arrêté 93-08* establece que en los lugares de trabajo, tanto interiores como exteriores, se tendrán que preparar para que no hayan riesgos de caídas ni de deslizamientos.

Si hablamos de escaleras como factor de riesgo de caídas de altura, las normas marroquíes son también bastante parcas en cuanto a su desarrollo si se compara con la normativa española homóloga (Real Decreto 486/1997). Tan es así que se dedica

sólo a ello el artículo 33 *Arrêté 93-08*, estableciendo, por ejemplo, que su altura máxima no será superior a 5 metros, no se podrá portar en ellas cargas de más de 50 kilogramos, cuando se usen escaleras dobles deben estar unidas de forma firme, etc.

En el sector de la estiba portuaria tan importante son, para evitar riesgos de caídas en altura, los medios de seguridad directamente relacionados con dicho peligro como algunos otros que están colateralmente relacionados con ellos. Por ejemplo, la iluminación en zonas de trabajo en el exterior, ya sea en patio, en zona de descarga o en los propios buques. Si nos referimos a ello, tendremos que observar los diferentes requerimientos según vengan de una norma marroquí (*Arrêté 93-08*), española (RD 486/1997) o internacional (ROIT). Es de notar que la norma española es más beneficiosa que las otras dos a la vista del cuadro adjunto de elaboración propia:

	En locales de trabajo interior		
	<i>Marruecos</i>	<i>España (*1)</i>	<i>Internacional (*2)</i>
Vías de circulación interior	40 lux	50 lux	10 lux
Escaleras y almacenes	60 lux	100 lux	50 lux
Locales de trabajo, instalaciones sanitarias	120 lux	200 lux	-
Locales cerrados de trabajo permanente	200 lux	200 lux	-
	En el exterior		
	<i>Marruecos</i>	<i>España (*1)</i>	<i>Internacional (*2)</i>
Vías de circulación exterior	10 lux	25 x2 lux	10 lux
Espacios exteriores para trabajos permanentes	40 lux	50 x2 lux	50 lux

(*1) Las asimilaciones se hacen de forma subjetiva partiendo de los casos establecidos en la normativa marroquí. En el caso de espacios exteriores para trabajos permanentes, si entendemos por tales los muelles, al existir riesgo de atropello y caídas deben multiplicarse por 2 según RD 486/1997.

(*2) Las asimilaciones se hacen de forma subjetiva partiendo de los casos establecidos en la normativa marroquí.

Tabla 3. Comparativa condiciones luminosidad regulación marroquí, española y recomendación OIT en trabajos de estiba portuaria (Fuente: Elaboración propia partiendo de Ministère d'Emploi et de l'Insertion Professionnelle, RD 486/1997 y ROIT)

Otro elemento colateral de seguridad para evitar caídas en trabajos en altura es el uso de zapatos de seguridad y de dispositivos anticaídas, en tanto que Equipos de Protección Individual. La normativa española regula este tema en el RD 773/1997 pero

en la normativa marroquí nada se establece al respecto. Adicionalmente a dichos elementos de seguridad habría que mencionar la inexistencia de regulación alguna en Marruecos respecto de las Jaulas de Seguridad (*Safety Cages*).

Pero, quizás el elemento que más separa las normativas marroquí y española en materia de riesgos de caídas en trabajos en altura es la existencia, en el caso español, de una organización preventiva basada, en caso de riesgos especialmente graves de caídas de altura o cuando pueda existir riesgo de caída por quebranto de los protocolos de trabajo establecidos, de los Recursos Preventivos Presenciales. Dicha figura, como ya indicamos anteriormente en nuestro TFM, no existe como tal en Marruecos.

Respecto de las condiciones contra las caídas en altura en buques, propiamente dichas, nada se recoge en la normativa marroquí. Así mismo, hay que recordar que tampoco existe regulación específica en materia preventiva para buques de pesca que nos hubiera servido para hacer extrapolaciones por analogía. Elementos de seguridad en buque como la disposición de barandillado de seguridad, candeleros, protección de escotillas, redes anticaídas, condiciones de escalas de acceso a buques, protección anticaídas y salvamento en muelle, etc quedaría totalmente desregulada. Eso sí, el Estado de Marruecos tiene ratificados los Convenios Internacionales de la OMI y, entre los de la OIT, el Convenio MLC 2006 por lo que todo lo que estuviera establecido en ellos sería de aplicación en dicho país. No obstante, volvemos a recordar que los Convenios OIT 137 y 152 relativos a los trabajos portuarios no han sido ratificados por Marruecos, así como que el Convenio MLC 2006 está destinada a trabajadores embarcados no a los estibadores portuarios.

La cuestión fundamental del **riesgo de atropellos y choques con vehículos** es el hecho de que la circulación de vehículos y maquinaria en el interior de las Terminales Portuarias dedicadas a la manipulación de contenedores no se rige por la normativa de tráfico, ni en España ni en Marruecos.

Por todo ello, es fundamental la elaboración por las empresas estibadoras de un Reglamento de Circulación Interno propio de la Terminal como indicábamos en el epígrafe 11.1 del Bloque 1 de este TFM, cuyos destinatarios sean el personal propio de la empresa estibadora, los estibadores portuarios, terceros que entren con vehículos en la Terminal y los transportistas que entreguen o recojan contenedores.

Donde se manifiestan importantes diferencias entre la normativa española y la marroquí es, de nuevo, en la regulación existente respecto de los Equipos de Protección Individual, ya que en Marruecos no existe una normativa concreta a este respecto. Y es que la ropa de seguridad de alta visibilidad es fundamental para que el personal estibador pueda ser percibido de noche por los conductores de vehículos y maquinaria.

Respecto de la iluminación podríamos hacer extensivos los mismos comentarios que los indicados en el epígrafe anterior.

El que desde 2016 el Convenio SOLAS fue enmendado en orden a que el documento de expedición del contenedor lleno tenga que indicar la masa bruta verificada, ha sido un instrumento más de seguridad en ambos países a la hora de evitar vuelcos de cabezas tractoras al permitir una estiba adecuada de los mismos en las bateas que transportarán dichos contenedores a lo largo de la Terminal.

En Marruecos tampoco existe una normativa que pueda predeterminar el diseño, ubicación y organización para la señalización de los viales de circulación rodada y de peatones. Elementos que, por otro lado, son importantes a la hora de organizar la circulación en la Terminal ya que la concurrencia de peatones y vehículos/maquinaria es consustancial a esta actividad industrial en terminales no automatizadas.

Los elementos de transporte de las terminales suelen tener desde fábrica, o ser instalados a posteriori, limitadores de velocidad para evitar vuelcos. No obstante, nada tiene regulado Marruecos al respecto.

Cuando se desarrollan obras en el interior de las terminales portuarias debe garantizarse un sistema de señalización de tráfico que provea seguridad tanto al personal de la obra como a los conductores de vehículos y maquinaria. Por ello, se ha revisado el *Arrêté viziriel du 2 avril 1952 déterminant les mesures particulières de protection et de salubrité applicables dans les chantiers du bâtiment et des travaux publics* y nada se contiene en dicha norma en relación con este tipo de señalización en obras de construcción.

En el grupo de riesgos que abarca el **almacenamiento de energía** se integran tanto los derivados de contactos eléctricos como aquellos otros que provinieran por manipulación de sistemas hidráulicos, neumáticos y de presión en general.

Ya hemos tenido la oportunidad de señalar anteriormente la regulación marroquí en relación con la exposición a riesgos eléctricos. La primera cuestión que resalta de la comparativa de las normativas marroquí y española es la modernidad de nuestra normativa frente a la del país vecino.

Pero si profundizamos en el contenido de la norma marroquí, en comparación con la española, resaltan las siguientes cuestiones en materia preventiva.

En España se deberá partir de una Evaluación de Riesgos, cosa que no existe en Marruecos, ni para este tipo de trabajos, ni como instrumento necesario en materia de prevención de riesgos laborales a nivel general.

En España se plantea a modo de protocolos de trabajo seguros, utilizando para ello conceptos que no se emplean en la normativa de Marruecos. Por ejemplo, serían de destacar el de "zona de peligro" y "zona de proximidad".

En España se crean una serie de tipos de trabajadores para esta clase de trabajos con objeto de organizar estas tareas, todo ello en base a la asignación a cada uno de dichos tipos de trabajadores de una serie de funciones y responsabilidades (trabajadores en general, trabajador autorizado, trabajador cualificado, trabajador cualificado y

autorizado por escrito, trabajador cualificado y siguiendo un procedimiento). Dicha organización tampoco se da en la normativa marroquí.

En España el empleo de personal de ETT para este tipo de trabajos estaría prohibido (RD 216/1999). No obstante, en la normativa marroquí no queda claro qué trabajos peligrosos quedan excluidos de la posibilidad de contratar a personal a través de ETT, ya que nada se recoge expresamente en materia de trabajos eléctricos en alta tensión a este respecto.

En Marruecos no se indica la referencia a la formación de los trabajadores que trabajen en estos entornos. Sin embargo, en España es pieza clave la formación e información a la hora de trabajar en zonas con riesgos eléctricos. Así mismo, dichas información y formación

no sólo atañe a los trabajadores que realizan operaciones en las instalaciones eléctricas, sino a todos aquellos trabajadores que, por su cercanía física a instalaciones en tensión o por trabajar en emplazamientos con riesgo de incendio o de explosión (máxime cuando exista la posibilidad de acumulación de electricidad estática), puedan estar expuestos a los riesgos que genera la electricidad (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2014).

Las garantías de consulta y participación de los trabajadores son también extrapolables a esta actividad cuando nos referimos a la normativa española frente a la marroquí, en tanto que en esta última normativa no están institucionalizadas, con carácter general, estas garantías de los trabajadores.

Finalmente, y por lo que respecta a la manipulación del resto de sistemas indicados con anterioridad, nos centraremos en las normas que regulan los sistemas de almacenado en botellas a presión de productos químicos (*Dahir du 12 janvier 1955 portant réglementation sur les appareils à pression de gaz*, el artículo 36 *Arrêté 93-08*, el Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas

Complementarias MIE APQ 0 a 10²⁴⁵ y el Real Decreto 1085/1992, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la actividad de distribución de gases licuados del petróleo²⁴⁶.

La normativa marroquí se centra únicamente en la homologación de dichos equipos, así como en las pruebas a superar para autorizar su uso, aunque, en ambos casos, de forma muy básica. No obstante, en la normativa española se aplican a esta materia los conceptos modernos de prevención de riesgos laborales, de tal forma que si nos centramos, dentro del RD 656/2017, en la Instrucción técnica complementaria MIE APQ-5 «Almacenamiento de gases en recipientes a presión móviles», que sería la directamente aplicable a este tipo de equipos, en él se regulan: **a)** la sistematización de productos para su clasificación y almacenaje; **b)** la documentación para la puesta en servicio, modificación, traslado o mejora de las instalaciones para el depósito de este tipo de material (proyecto de almacenamiento, certificación del director de obra, concertación de pólizas de seguro); **c)** características de los almacenes para prevenir riesgos, estableciendo medidas de emplazamiento y construcción, ventilación, instalación eléctrica, protección contra incendios, equipos de protección individual, información/formación a los trabajadores, plan de autoprotección.

Si hubiera un grupo de riesgos típico en el sector de la estiba portuaria estos son los provocados por **trabajos bajo cargas suspendidas y los movimientos verticales de cargas**. Su análisis lo realizaremos desde 3 áreas: **a)** la presencia de trabajadores bajo cargas suspendidas; **b)** la maquinaria de izado/arriado de contenedores; **c)** organización segura de la operativa.

Por lo que se refiere a la **presencia de trabajadores bajo cargas suspendidas**, la normativa marroquí no recoge nada en concreto en relación con este tema, salvo la mención puntual del artículo 25 *Arrêté viziriel du 9 septembre 1953 déterminant les mesures particulières de sécurité relative aux appareils de levage autre que les ascenseurs et les monte-charge, modifié par l'arrêté 28 septembre 1955* en el que, de

²⁴⁵ BOE núm. 176, de 25 de julio de 2017

²⁴⁶ BOE núm. 243, de 9 de octubre de 1992

forma general, se prohíbe desplazar cargas sobre trabajadores. Por contra, los principios a seguir a este respecto en la normativa española se contienen en el artículo 3.1 en conexión con el Anexo II.3, ambos, del RD 1215/1997 que ha sido desarrollado por la Guía Técnica del INSHT en su versión de 2011. En concreto se establece que, a menos de que fuera necesario para efectuar correctamente los trabajos, deberán tomarse medidas para evitar la presencia de trabajadores bajo las cargas suspendidas.

Así mismo, no estará permitido el paso de las cargas por encima de lugares de trabajo no protegidos, ocupados habitualmente por trabajadores. Si ello no fuera posible, por no poderse garantizar la correcta realización de los trabajos de otra manera, deberán definirse y aplicarse procedimientos adecuados.

Ni que decir tiene que la presencia de trabajadores de la estiba bajo carga suspendida es consustancial a la actividad, de ahí que sea perentorio el establecimiento de protocolos de trabajo seguros, cuyo desarrollo lo realizaremos más adelante.

La **maquinaria de izado/arriado de contenedores** se encuentra regulada en el *Arrêté n° 3648-13 du 13 décembre 2013, Liste des bureaux de contrôle agréés pour la vérification des appareils de levage autres que les ascenseurs et montecharges*, el *Arrêté viziriel du 9 septembre 1953 déterminant les mesures particulières de sécurité relative aux appareils de levage autre que les ascenseurs et les monte-charge*, modifié par l'arrêté 28 septembre 1955 y el *Arrêté du 3 novembre 1953 du directeur du travail et des questions sociales fixant les conditions de vérification des appareils de levage autres que les ascenseurs et monte-charge*. De forma resumida plantearemos las condiciones de este tipo de maquinaria a efectos de evitar riesgos derivados del manejo de cargas:

1) Respecto de la instalación y las vías de dichos equipos:

- Deberán disponer, en sus extremidades sobre el suelo, de elementos de protección frente a choques contra personas, cosas u otras máquinas.
- En caso de estar montadas sobre ruedas, estos equipos deberán disponer de dispositivos de bloqueo contra desplazamientos producidos por el viento.

2) Cabinas de control y medios de acceso a dichos equipos:

- La cabina deberá tener una disposición tal que el maquinista pueda ver en todo momento la operativa.
- Las plataformas de acceso deberán ser resistentes al fuego y, en caso de que tengan intersticios, estos no podrán ser superiores a dos centímetros.

3) Motores, cadenas y cables, limitadores de recorrido:

- Se tendrán que adoptar todas las medidas necesarias para evitar caídas de altura de objetos y de protección de los trabajadores por dichas caídas.
- Los ganchos deberán disponer de un diseño que impida la caída de cargas.
- Deberán disponer estos equipos de sistemas de frenado de emergencia para evitar la caída de cargas incluso si el equipo no dispusiera de fuerza motriz.
- Este tipo de maquinaria sobre vías deberá disponer de limitadores de recorrido.

4) Mantenimiento:

- Todos los trabajos de mantenimiento se deberán realizar con la máquina parada. Si no pudiera realizarse en tal posición de parada, aunque fuera de servicio, el mantenimiento deberá ser supervisado por un vigilante especializado.
- Una vez al mes, al menos, se deberán revisar estos equipos a fondo.

El carácter genérico y no demasiado profundo de la normativa marroquí contrasta con lo prolija que es la regulación que contiene el RD 1215/1997 y en el Real Decreto que regula las grúas móviles autopropulsadas (Real Decreto 837/2003, de 27 de junio, por el que se aprueba el nuevo texto modificado y refundido de la Instrucción técnica complementaria "MIE-AEM-4" del Reglamento de aparatos de elevación y manutención, referente a grúas móviles autopropulsadas)

Finalmente, por lo que respecta a la **organización segura de la operativa**, la normativa marroquí antes indicada establece los requerimientos que a continuación expondremos.

El sistema de operación con este tipo de equipo garantizará que no se muevan cargas por encima de la carga máxima que se indique en dicha máquina.

Deberán activarse alarmas sonoras que se activen cuando estas máquinas se desplacen o se aproximen a zonas de peligro.

Si estos equipos se manejan desde una cabina suspendida en altura, se deberá disponer de un trabajador responsable que asegure permanentemente el contacto mediante señales entre el conductor del equipo y los trabajadores que se encuentren en el suelo prestando sus funciones sobre la carga. Dicho trabajador responsable debe dirigir el enganche, el izado, el traslado, el depósito y la desenganche de la carga.

Queda prohibido el que este tipo de equipos se utilice para transportar personas.

Deben establecerse procedimientos seguros de trabajo cuando en un mismo plano vertical operen varias máquinas con la finalidad de que se evite la caída de cargas sobre las máquinas que estén en un nivel inferior. Deberán disponerse de alarmas sonoras o luminosas que avisen a los gruistas del paso de máquinas con preferencia de paso.

No se permitirá el manejo de este tipo de máquinas a operadores sin formación, con estados de salud física o psíquica no idóneas.

La dirección de la empresa, de acuerdo con la Inspección de Trabajo, establecerán una serie de consignas para el manejo de estos equipos, a publicar, en francés y en árabe, en los locales de trabajo y en las cabina de los equipos: **a)** las medidas de seguridad con motivo del funcionamiento normal del equipo y principalmente cuando se corte la alimentación de energía cuando el conductor se vaya de su puesto de trabajo; **b)** las precauciones a adoptar para evitar caídas de objetos transportados por el equipo, la caída de objetos provenientes del propio equipo o de la carga que desplace; **c)** las medidas de seguridad destinadas a proteger al personal que realice visitas, engrase, limpieza, de mantenimiento o reparación al equipo.

Como valoración final del presente Capítulo, lo más significativo de aquellas cuestiones preventivas más específicas de la estiba portuaria es que en Marruecos no se organiza la prevención desde una visión tan estructurada como lo hace la normativa española, siendo una de las cuestiones más relevantes la ausencia de un Plan de Prevención, una Evaluación de Riesgos y una Planificación de la actividad preventiva.

Respecto de la normativa en concreto, es resaltable el hecho de que en Marruecos no existe una regulación específica en materia de manipulación de cargas que pudiera ser asimilable con el Real Decreto 487/1997.

Por lo que respecta a los riesgos inherentes a la actividad de la estiba portuaria, creemos haber sintetizado en cada uno de los ítems anteriormente indicados las diferencias existentes entre ambas legislaciones. No obstante, la diferencia más importante la ubicamos en la diferencia de tratamiento que dichas regulaciones establecen en materia de coordinación de actividades empresariales entre empresas principales y sus contratistas que analizamos convenientemente en el Capítulo 7 de este segundo Bloque.

BLOQUE 3

CONCLUSIONES A TFM Y ATFM1

CAPITULO ÚNICO

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Tras la finalización del presente TFM y su ampliación presentamos las siguientes reflexiones conclusivas. Dichas conclusiones se derivan de los tres grandes ejes sobre los que, permanentemente, ha girado este TFM, y su Ampliación 1ª, como es el análisis de la normativa preventiva y las especificidades de la regulación española y la comparación entre esta y su homóloga marroquí, todo ello en relación con el sector de la estiba portuaria. Por tanto, creemos que dichos ámbitos deben constituir también el armazón sobre el que estructurar y organizar estas Conclusiones.

PRIMERO.- Tras el profundo análisis de la **normativa preventiva que le es aplicable al sector de la estiba portuaria**, hemos detectado que era preciso revisar un elevado número de fuentes jurídicas internacionales, europeas, nacionales. Así como, acudir a las normas convencionales sectoriales, las propias de cada puerto y particulares de cada Terminal. Todo ello, implicaba cierta dificultad ya que, por una parte, existen normas con un origen legal, reglamentario, convencional o meramente recomendatorio. Y, por otra parte, dichas normas tienen distintos ámbitos de aplicación, generales y marítimos, sin que se centren específicamente en la actividad portuaria de manipulación de mercancías, pese a su complejidad.

Como resultado de lo anterior, se evidencia la profusión, tanto del número de fuentes jurídicas, de ámbitos geográficos de las mismas y de los diferentes grados de obligatoriedad de ellas. Este hecho, que complica el análisis, podría resolverse si las referidas normas, o sus contenidos, estuvieran sistematizados, pero la asistematización es la característica que preside la normativa preventiva en este sector, de ahí lo complejo e imbricado de la misma.

Por otro lado, merece una consideración especial destacar la estructura convencional de este sector productivo en España. Así, dicha estructura arranca desde el Acuerdo Marco nacional para, sin niveles intermedios, concluir en los Convenios Colectivos locales, donde es una tónica generalizada la ausencia de normas preventivas. Además, el Acuerdo Marco no se reserva facultades reguladoras en materia preventiva frente a

otros niveles de negociación, sino que únicamente se reserva competencias de carácter meramente organizativo. Por ello, si tuviéramos que calificar la estructura convencional aplicable al sector de la estiba portuaria, respecto al tema preventivo, es que es deficitaria de una necesaria homogeneización. A tal efecto, la ausencia de criterios homogéneos a nivel estatal, por ejemplo, en materia de organización preventiva o en materia de vigilancia de la salud (Camacho y González, s.f.), supone un lastre, e incluso una merma, en la eficacia de la prevención de riesgos laborales del personal de la estiba portuaria

No obstante lo anterior, hay que señalar el hecho de que, en un mar de Convenios Colectivos del sector de la estiba portuaria, despunta como una isla el Convenio Colectivo de la Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Algeciras-La Línea 2008/2017. En nuestra opinión, estamos ante un referente en materia preventiva que ha sido tomado como modelo, incluso, por la Plataforma sindical para el V Acuerdo Marco.

SEGUNDO.- Con respecto a las **especificidades de la normativa española que regula la materia preventiva en el sector de la estiba** hemos detectado numerosos problemas de compleja solución. En concreto, queremos destacar los que a continuación pasamos a concretar.

En primer lugar, se refleja que, pese a la existencia de un sistema inicial de gestión de la cesión de estibadores portuarios monopolístico, transformado en la actualidad en un modelo concurrencial, a partir de Mayo/2020 asistiremos a un cambio profundo con su conversión, tal como establece la Ley, a un nuevo modelo de organización en libre competencia. Es decir, la reforma normativa implica la desaparición del régimen de relación laboral especial, con protección para los trabajadores involucrados, con ciertas garantías y restricciones en orden a controlar la implantación de empresas estibadoras, para someterse a las reglas generales de la competencia y libre establecimiento. Esto que, en principio, pudiera ser considerado como plausible crea, en nuestra opinión, bastantes dudas respecto de la afectación que pudiera tener en materia preventiva. Entendemos que, al existir competencia entre dichos gestores de

estibadores portuarios, podrían tener la tentación de reducir costes sociales donde la prevención de riesgos laborales cabría verse afectada.

En segundo lugar, es visible la situación de transitoriedad que se vive en estos momentos en materia de regulación general del sector, y en materia preventiva en particular. Cuestiones como la posible subrogación del personal estibador en las plantillas de las Empresas Estibadoras, la formación (por lo que respecta a su impartición, el montante legal obligatorio y los cauces para sufragar sus costes), la cualificación profesional, el sistema de prácticas previas, la forma en la que se integrarán las organizaciones preventivas de ETT, CPE y Estibadoras tanto a nivel de puerto como a nivel nacional, etc generan bastantes dudas. Y, en concreto, la decisión respecto al régimen que, finalmente, les será aplicable tendrá incidencia en la prevención de riesgos laborales.

En tercer lugar, estamos en un sector en el que su propia idiosincrasia radica en el hecho de que concurren múltiples sujetos, de forma tanto simultánea como sucesiva. En consecuencia, otra de las cuestiones a remarcar, como de especial importancia, es el déficit que existe en materia preventiva en relación con la coordinación de actividades empresariales y, fundamentalmente, respecto del régimen de aplicación a la figura de los Recursos Preventivos Presenciales.

TERCERA.- En cuanto a lo analizado en el **estudio de la normativa preventiva marroquí, y su comparación general con la normativa preventiva española** en lo atinente a la estiba portuaria, lo que más destaca es que aunque las debilidades preventivas y los riesgos laborales de ambos países son coincidentes -como no podría ser de otra forma-, las soluciones preventivas divergen.

A nuestro juicio, la diferencia más relevante a nivel preventivo es que, aunque el elenco regulatorio es muy considerable en Marruecos, la estructura preventiva no tiene la debida consistencia. Es decir, el sistema preventivo marroquí adolece de falta de estructura preventiva ya que, si lo comparamos con el español, no parte de un Plan de Prevención, de una Evaluación de Riesgos, de una Planificación Preventiva, de una

obligación de integración de la organización empresarial, de una, al fin, política preventiva global en la empresa.

Asimismo, hemos detectado una quiebra relevante en materia representativa y participativa de los trabajadores en cuestiones preventivas, que no resiste la comparación de estas materias en nuestro país. Aquí, creemos conveniente recordar las limitaciones representativas que tienen los Delegados de Personal en temas preventivos, y volvemos a llamar la atención sobre el hecho de que no existe la figura de los Delegados de Prevención. A tal efecto, es destacable que la participación de los trabajadores en estos asuntos se encuentra limitada a las reuniones mensuales que los Reglamentos de Régimen Interior establecieran en su caso.

CUARTA.- Para finalizar, nos aventuramos a plantear los dos **factores que, a nuestro criterio, serán, en el futuro, las piezas clave a valorar en materia de prevención de riesgos laborales en el sector de la estiba portuaria** y que entendemos deben tomarse en consideración para el futuro.

En primer lugar, la eficiencia de la prevención de riesgos laborales en dicho sector vendrá de la mano, tanto en España, en Marruecos, como a nivel mundial, de la involucración y mentalidad preventiva de las empresas que operan las Terminales de contenedores. Estamos en un sector monopolizado por un número no demasiado cuantioso de grupos empresariales a nivel mundial, por tanto, habida cuenta de que en dicho sector permanentemente se busca la excelencia productiva y el ahorro de costes, cuanta mayor concienciación tengan dichas empresas sobre el hecho de que la seguridad no es un gasto, sino una inversión, mayor será su eficiencia preventiva.

Por ello, en segundo, y último lugar, aunque el papel de las empresas estibadoras es primordial a nivel preventivo, no hay que olvidar la necesidad de homogeneizar, en cierta medida, la normativa de aplicación. Decimos esto porque, sin esta premisa siempre existirán diferencias, más o menos acentuadas, en relación con la materia jurídico-preventiva entre los Estados. Creemos que armonizar a nivel mundial esta materia, en un sector en el que la siniestralidad tiene una considerable probabilidad y

una muy elevada severidad, aunque se trata de una tarea compleja, sería de especial interés. Por ello, el papel de las normas emanadas de la OIT podría ser muy importante. De hecho, la actividad que dicha Organización Internacional ha desempeñado hasta la fecha es significativa. Esta actividad normativa y su evolución puede observarse en nuestro TFM que recoge la regulación existente tanto en los convenios, como en las recomendaciones, éstas últimas provenientes del ROIT y, más concretamente, de la encomiable evolución que sufrió su versión de 2005 respecto de su modificación de 2016. Todo ello pone de manifiesto la condición de observador privilegiado de la OIT en materia de prevención de riesgos laborales a nivel mundial en este sector productivo.

Terminamos diciendo que nos encontramos en estos momentos en una encrucijada estratégica para preparar lo que en unos años será la estiba portuaria a niveles internacional, nacional, regional y local. El final de este proceso no lo podemos anticipar, lo que sí estamos seguros es que la estiba portuaria de dentro de unos años no será la que conocemos hoy en día, lo que afectará a la prevención de riesgos laborales. En resumen, concluimos con una pregunta, si se acordó y se puso en marcha el Convenio MLC 2006 para la gente del mar ¿no sería viable consensuar un documento parecido en materia de prevención de riesgos laborales en el sector de la estiba portuaria que armonizara esta materia a nivel internacional?

BIBLIOGRAFIA

Se utilizó, para la preparación de la presente Bibliografía, el generador automático diseñado conforme a las normas APA-2016, ubicado en la página web <http://www.citethisforme.com/es>.

3D Rivers (s.f.). *Portainer*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.3drivers.com/catalog/308/397/>

Acreos (s.f.). *Straddle Carrier*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.acreos.eu/es/portuaire/cavalier.php>

Asociación Empresas Estibadoras-ANESCO (s.f.). *SAGEP*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://anesco.org/sagep/>

Autoridad Portuaria de Las Palmas (s.f.). *Coordinación de actividades empresariales a aplicar en el puerto de Las Palmas*. (p.18). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.palmasport.es/documents/11157/27809/Proc.+coordinaci%C3%B3n+actividades/1abca347-a56f-48e1-88cf-172c306394ee?version=1.0>

Autoridad Portuaria de Valencia (2009). *Pliego de condiciones particulares para la prestación del servicio de suministro de combustible, aceite lubricantes y gases a granel a buques mediante camión cisterna, en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía*. (pp.6-18). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2016/12/Suministro-de-combustible-a-buques-mediante-camion.pdf>

Autoridad Portuaria de Valencia (2016). *Pliego de condiciones particulares regulador de la prestación del servicio de suministro de combustible a buque mediante buque-tanque o gabarra en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía*. (pp.2-18). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2016/12/202-Pliego-suministro-combustible-buques-con-gabarra.pdf>

Blog Estibadores de Bilbao (2017). *El puerto de Vigo denuncia en Bruselas el Acuerdo de la Estiba*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://estibadoresdebilbao.blogspot.com.es/>

Blog Estibadores de Bilbao (2017). *V Acuerdo Sectorial Estatal. Documento de Trabajo*. (pp.1-103). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.dropbox.com/s/1ttz3ruiy09ypnqb/V%20acuerdo%20marco%20para%20trabajo%20de%20moldeado.pdf?dl=0>

Camacho, A. y González, M. (s.f.). *SPM del sector de la estiba de puertos, La realidad de un esfuerzo compartido* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.seguridad-laboral.es/prl-por-sectores/transporte/spm-del-sector-de-la-estiba-de-puertos-la-realidad-de-un-esfuerzo-compartido>

Cerbán Jiménez, M. y Ortí Llatas, J. (s.f.). *Análisis del sistema Portuario Español Contexto Internacional y propuestas de reforma*. Estudios sobre la Economía Española - 2015/20. (pp.6-106). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://documentos.fedea.net/pubs/eee/eee2015-20.pdf>

- Checa Díaz, E. y Foncubierta Rodríguez, M. (2014). *Novedades en el marco jurídico de la actividad de la estiba tras el R.D. Legislativo 2/2011: Su aplicación en el puerto Bahía de Algeciras*. Revista de Estudios Fronterizos del Estrecho de Gibraltar. (pp.1-21). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://rodin.uca.es/xmlui/handle/10498/16505>
- Comisión de las Comunidades Europeas. (2007). *Comunicación sobre una política portuaria europea COM (2007) 616 final* (pp. 1-17). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52007DC0616>
- Comisión Europea. (2014). *Comunicación COM (2014) 332 final, de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, relativa a un marco estratégico de la UE en materia de salud y seguridad en el trabajo 2014-2020* (pp. 1-18). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=11828&langId=es>
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia-CNMC (2017). *La CNMC incoa expediente sancionador contra patronal y sindicatos por posibles prácticas restrictivas de la competencia en el sector de la estiba*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.cnmc.es/2017-11-06-la-cnmc-incoa-expediente-sancionador-contra-patronal-y-sindicatos-por-posibles-practicas>
- Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (s.f.). *Convenios Colectivos*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://conv.coordinadora.org/index.php?letra=S>
- Diario Público (2008). *El Supremo reconoce como enfermedad laboral el cáncer de laringe causado por amianto*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.publico.es/actualidad/supremo-reconoce-enfermedad-laboral-cancer.html>
- El Confidencial (2008). *Conceden pensiones por enfermedad profesional a viudas estibadores Tarragona*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de https://www.elconfidencial.com/mercados/2008-10-16/conceden-pensiones-por-enfermedad-profesional-a-viudas-estibadores-tarragona_1023506/
- El Kholti, A. (2015). *Stratégies pour la sécurité et la santé au travail. [Estrategias para la seguridad y salud en el trabajo]* Séminaire EU-Afrique du Nord. (pp.1-33). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://osha.europa.eu/sites/default/files/seminars/documents/09Prof%20Abdeljalil%20El%20Kholti%2C%20Morocco%20-%20INCVT%20Pr%C3%A9z%20Bilbao%202015%20v3%20bis.pdf>
- El Kholti, A. (2015). *Eventos marroquíes vs internacionales en materia preventiva*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://osha.europa.eu/sites/default/files/seminars/documents/09Prof%20Abdeljalil%20El%20Kholti%2C%20Morocco%20-%20INCVT%20Pr%C3%A9z%20Bilbao%202015%20v3%20bis.pdf>
- El Kholti, A. (2015). *Comparativa internacional de indicadores preventivos*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://osha.europa.eu/sites/default/files/seminars/documents/09Prof%20Abdeljalil%20El%20Kholti%2C%20Morocco%20-%20INCVT%20Pr%C3%A9z%20Bilbao%202015%20v3%20bis.pdf>

20El%20Kholti%2C%20Morocco%20-
%20INCVT%20Pr%C3%A9z%20Bilbao%202015%20v3%20bis.pdf

- El Mundo (2016). *Una veintena de estibadores sin título amenazan con parar el Puerto*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2016/03/12/56e4534ae2704eaa3c8b4673.html>
- El Pais (2017). *Los estibadores portuarios retoman optimistas la negociación con la patronal*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de https://elpais.com/economia/2017/09/26/actualidad/1506419142_366786.html
- El Pais (2004). *El Supremo obliga a la Seguridad Social a elevar la pensión a las 'viudas del amianto'*. (p.1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de https://elpais.com/diario/2004/02/03/economia/1075762809_850215.html
- El Supremo obliga a la Seguridad Social a elevar la pensión a las "viudas del amianto". (2008). *Blog Estibadores de Cádiz*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://estibadores.blogspot.com.es/2008_02_09_archive.html
- Erga Noticias (2014). *Riesgos psicosociales de los estibadores portuarios*. (pp.6-7) Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/PUBLICACIONES%20PERIODICAS/ErgaNoticias/Capitulos/2014/Erganoticias132.pdf>
- Estepa Montero, M. (2013). *Los puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos* (p. 328). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4182258.pdf>
- Estibarna (s.f.). *Prevención de Riesgos Laborales en el Sector de Estiba del Puerto de Barcelona*. (p.1) Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.estibarna.es/esp/prevencion/>
- Fundación Formación y Empleo Miguel Escalera-FOREM. (s.f.). *Normativa vigente* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.forem.es/informacion/normativa-vigente>
- Fundación Formación y Empleo Miguel Escalera-FOREM. (s.f.) *Operaciones portuarias de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo- Familia: Marítimo Pesquera- Nivel: 2- Código: MAP593* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://iforem.forem.es/incual/visor/cualificacion.asp?idFamilia=2&idCualificacion=653>
- Fundación de estudios portuarios-FUNESPOR. (s.f.) *Reglas de Seguridad-Capataz* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://proyecto europeo.funepor.org/campus/curso001/contenidos/fichas/FICHA%20TECNICA%20DEL%20CAPATAZ.pdf>
- Generoso Malo, F. (2011). *Guía de buenas prácticas para la coordinación de actividades empresariales en las terminales portuarias del puerto de Valencia* (pp. 4-53). Badajoz: Grupo Preving. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://es.scribd.com/document/185914442/Guia-de-Buenas-Practicas-en-Materia-de-Cae-en-El-Puerto-de-Valencia>

- Hyundai Heavy Industries Europe (2015). *Carretilla Elevadora Diésel HYUNDAI 30 D-9*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.carretillashyundai.com/carretilla-elevadora-diesel-hyundai-30-d-9/>
- Hyster (s.f.). *Manipuladores de contenedores vacíos de apilado en 6/9 alturas*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.hyster.com/emea/es-es/gama-de-productos/visi%C3%B3n-general-de-los-productos/manipuladores-de-contenedores/manipuladores-de-contenedores-vac%C3%ADos-de-apilado-en-6-9-alturas/>
- Iberiac (s.f.). *Chasis de Terminal SWL 65 TN*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://iberiac.com/producto/chasis-de-terminal-swl-65-tn/>
- ICHCA International. (2018). *ICHCA International*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://ichca.com/login>
- Igartua Miró, M. (2018). *Prevención de riesgos y actividad laboral de estiba y desestiba* (pp. 1-25). Pendiente de publicación (*)
- Infocif. (s.f.). *PREVENTE-Servicio mancomunado de prevención de riesgos laborales del sector de la estiba de los puertos de Santa Cruz de Tenerife-Agrupación de Interés Económico* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.infocif.es/ficha-empresa/prevente-servicio-mancomunado-de-prevencion-de-riesgos-laborales-del-sector-de-la-estiba-de-los-puertos-de-santa-cruz-de-tenerife-agrupacion-de-interes-economico>
- Instituto Atlántico del Seguro-INADE. (2009). *AENA y Puertos del Estado definen su postura en relación con los accidentes de circulación* (pp. 1-19). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.inade.net/archivos/actualidad/Inade_INFORMA06.pdf
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2015). *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020* (pp. 4-76). Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/ESTRATEGIA%20SST%2015_20.pdf
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2015). *Índice de incidencia de accidentes de trabajo en jornada de trabajo, según tipo de contrato y sector de actividad para trabajadores asalariados. 2012 (excluido régimen especial autónomos)*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/ESTRATEGIA%20SST%2015_20.pdf
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2015). *Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo 2012: % de trabajadores y trabajadoras que presentan dolencias atribuibles o agravadas por el trabajo*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/ESTRATEGIA%20SST%2015_20.pdf
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (1993). *NTP 319: Carretillas manuales: transpaletas manuales* (pp. 1-7). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de

http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/301a400/ntp_319.pdf

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (1998). *NTP 474: Plataformas de trabajo en carretillas elevadoras* (pp. 1-7). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/401a500/ntp_474.pdf

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2005). *NTP 713: Carretillas elevadoras automotoras (I): conocimientos básicos para la prevención de riesgos* (pp. 1-9). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/701a750/ntp_713.pdf

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2005). *NTP 714: Carretillas elevadoras automotoras (II): principales peligros y medidas preventivas* (pp. 1-9). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.fauca.org/wp-content/uploads/2016/05/informe13.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2005). *NTP 715: Carretillas elevadoras automotoras (III): mantenimiento y utilización* (pp. 1-7). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/701a750/ntp_715.pdf

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2013). *NTP 994: El recurso preventivo* (pp. 1-8). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/NTP/NTP/Ficheros/961a972/ntp-994%20w.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2015). *NTP 1038: Dispositivos de sujeción de equipos de trabajo y cargas diversas sobre vehículos de transporte: seguridad* (pp. 1-8). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/NTP/NTP/Ficheros/1031a1042/NTP%201038.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2017). *NTP 1083: Grúas pórtico portacontenedores. Cestas acopladas: seguridad* (pp. 1-10). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/ntp-1083M.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2011). *Guía Técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los equipos de trabajo* (pp. 4-214). Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Normativa/GuiasTecnicas/Ficheros/equipo1.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. (2014). *Guía Técnica INSHT del RD 614/2001* (pp. 1-96). Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Normativa/GuiasTecnicas/Ficheros/g_elec tr.pdf

- Kalmar (s.f.). *Cabeza tractora*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.directindustry.com/prod/kalmar/product-17607-1588318.html>
- Kone Cranes. (s.f.). *Grúas Pórtico Montadas sobre Rieles*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.konecranes.cl/equipo/equipo-para-manejo-de-contenedores/gruas-portico-montadas-sobre-rieles>
- Kone Cranes. (s.f.). *Automated RTG (ARTG) System [Grúa Trastainer-RTG]*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.konecranes.ph/equipment/container-handling-equipment/automated-rtg-artg-system>
- Lashingcages. (s.f.). *Jaulas de Seguridad: Bajo Spreader, Gancho, Doble Góndola y Monogóndola*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.lashingcages.com/index>
- Lectura Press. (s.f.). *Konecranes SMV 17-1200 C-Forklift*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://lectura.press/en/article/konecranes-continues-to-deliver-to-mexico-natie/36737>
- Lloyd's List. (2016). *One Hundred Container Ports 2016 [Los 100 Puertos de Contenedores de 2016]*. (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2016#row>
- Maritime Cyprus. (2015). *50 years of Container Ship growth [50 años de crecimiento del tamaño de los buques portacontenedores]*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://maritimecyprus.com/2015/04/05/50-years-of-container-ship-growth-infographic/>
- Marsa Maroc. (s.f.). *Organigramme Général [Organigrama general]*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.sodep.co.ma/web/marsamaroc/organigrammes>
- Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle. (s.f.). *Code du Travail [Código de Trabajo]*. (pp. 1-129). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.emploi.gov.ma/images/doc_travail/code_du_travail.pdf
- Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle. (s.f.). *Travail décret [Decretos de Trabajo]*. (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.emploi.gov.ma/index.php/fr/references-juridiques/306-travail-decret.html>
- Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle. (s.f.). *Travail arrêté [Ordenes de Trabajo]*. (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.emploi.gov.ma/index.php/fr/references-juridiques/307-travail-arrete.html>
- Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle. (s.f.). *Travail autres textes [Otros textos de Trabajo]*. (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.emploi.gov.ma/index.php/fr/references-juridiques/308-travail-autres-textes.html>
- Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle. (2012). *Recueil des textes législatifs et réglementaires relatifs à la santé et à la sécurité au travail [Recopilación de textos]*

legislativos y reglamentarios relativos a la salud y seguridad en el trabajo]. (pp. 1-382). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.emploi.gov.ma/images/Recueil.pdf>

Ministère de l'Équipement et des Transports (2010). *La stratégie portuaire nationale*. [La estrategia portuaria nacional]. (pp.6-58). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.anp.org.ma/Publications/Documents/Strategie_portuaire/StrategiePortuaire_a_lhorizon_2030.pdf

Ministère de l'Équipement et des Transports (2010). *Polos portuarios en Marruecos*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.anp.org.ma/Publications/Documents/Strategie_portuaire/StrategiePortuaire_a_lhorizon_2030.pdf

Ministerio de Trabajo e Inmigración. (2010). *Criterio Técnico de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social número 83/2010* (pp. 1-24). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.empleo.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Criterios_tecnicos/CT_83-2010.pdf

Ministerio de Fomento. (s.f.). *Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/marina_mercante/_informacion/normativa/ctm2006/default.htm

Ministerio de Fomento. (2015). *Enmiendas al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas* (pp. 1-1015). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/...5DCB.../CODIGO_IMDG_V38_16.pdf

Ministerio de Fomento. (2013). *Circular de 18 de abril de 2013 de la Dirección General de la Marina Mercante sobre definiciones de buque, gente de mar y aguas abrigadas por la autoridad competente* (pp. 1-5). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/4672D59C-6C44-40A9-99B4-E87EAF49E07A/121684/Definiciondegentedemarybuque1.pdf>

OFPPT - Site officiel de communication - Rechercher une formation [OFPPT-Sitio oficial de comunicación-buscar una formación]. (s.f.). *Ofppt.ma*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.ofppt.ma/index.php/offre-de-formation2/rechercher-une-formation>

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2006). *Convenio sobre el trabajo marítimo-2006* (pp. 1-120). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090302.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (1973). *Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 145)* (pp. 1-6). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://es.scribd.com/document/137927440/Recomendacion-R145-Recomendacion-sobre-el-trabajo-portuario-1973-num-145-pdf>

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (1979). *Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160)* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de

http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R160

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2014). *Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU)* (pp. 1-161). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo-OIT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_507117.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2013). *Pautas sobre formación en el sector portuario* (pp. 1-138). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo-OIT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_214614.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2005). *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT. Seguridad y salud en los puertos* (pp. 1-579). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo-OIT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_112516.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2003). *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos* (pp. 1-32). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo-OIT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_162330.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2016). *Informe final: Reunión de expertos para adoptar un proyecto revisado del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos* (pp. 1-81). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo-OIT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_547291.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2016). *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT. Seguridad y salud en los puertos (Revisión 2016)* (pp. 1-336). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo-OIT. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_546259.pdf

Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2013). *LEGOSH-Marruecos 2013* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.ilo.org/dyn/legosh/en/f?p=14100:1100:0::NO:1100:P1100_ISO_CODE3,P1100_YEAR:MA,:NO

Organización Marítima Internacional-OMI. (1974). *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

- Organización Marítima Internacional-OMI. (1973). *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- Organización Marítima Internacional-OMI. (2010). *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- Pons Sanchez, A. (2008). *Localizaciones óptimas para puertos secos* (pp. 1-8). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/5917/03.pdf>
- Prevencionar.com. (2016). *Coordinación de Actividades Empresariales en los Puertos del Estado* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://prevencionar.com/2016/07/07/coordinacion-actividades-empresariales-los-puertos-del-estado/>
- Puertos del Estado. (2017). *Resolución del Presidente de Puertos del Estado de fecha 10 de Julio de 2017, por la que se aprueba el procedimiento para la Homologación de trabajadores de la estiba conforme al artículo 3.2.a Real Decreto Ley 8/2017* (pp. 1-11). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.puertos.es/es-es/Documents/Resolucion%20Presidente%20OPPE%20100717.pdf>
- Puertos y Navieras. (2015). *Los requisitos para ser estibador. ¿Error humano o fallo intencionado?*. (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.puertosynavieras.es/noticias.php/Error-humano-o-fallo-intencionado.-cl.-estiba-algeciras-sagep-puertos/58269>
- Punto.e-mprego. (s.f.). *Manejo de plataformas elevadoras móviles de personal (PEMP) Norma UNE-EN 58923:2014*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://puntoemplego.com/curso/manejo-de-plataformas-elevadoras-moviles-de-personal-pemp-norma-une-en-589232014/>
- Revista La Estiba. (s.f.). *Discriminación de la mujer* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.laestiba.info/numero-16/productividad-2/>
- Ribes Moreno, M. (2017). *Estibadores: ¿víctimas propiciatorias?* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.orbitados.com/estibadores-victimas-propiciatorias-por-maria-isabel-ribes-moreno/>
- Ribes Moreno, M. (2015). *La incorporación del Convenio de Trabajo Marítimo 2006 en España: una mirada comparada a Francia y el Reino Unido* (pp. 1-15). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://ejcls.adapt.it/index.php/rldc_adapt/article/view/314/402
- Rodríguez Dapena, A. (2014). *Cadenas Intercontinentales y Cadenas Intracontinentales*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/alvaro_rodriguez_sta_cruz_2014.pdf

- Rodríguez Dapena, A. (2014). *Terminal de contenedores explotadas por ASC + "shuttle Carrier"*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/alvaro_rodriguez_sta_cruz_2014.pdf
- Rodríguez Dapena, A. (2014). *Modelo Land Lord*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/alvaro_rodriguez_sta_cruz_2014.pdf
- Rodríguez Dapena, A. (2013). *Terminal de contenedores. Depósito*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://slideplayer.es/slide/5991299/>
- Rodríguez Dapena, A. (2013). *Terminales de carga rodada*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://slideplayer.es/slide/5991299/>
- Shipmyfreight.ca. (2018). *Imagen de buque portacontenedor*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://shipmyfreight.ca/about-us>
- Tanger Med Special Agency-TMSA. (s.f.). *Imagen organización TMSA*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.tmsa.ma/organisation/>
- Teccontainer. (s.f.). *Imagen Lashing Cages- Jaulas de Seguridad*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.teccontainer.com/es/productos.php>
- Thomson Reuters (2010). *Consulta de 25 de enero de 2010 de la Dirección General de Trabajo. Obligación de destinar anualmente el 1% de la masa salarial a la formación de los trabajadores contratados, sin perjuicio de la obligación de legal de cotizar por Formación Profesional*. (p.1) Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.asesoriayempresas.es/doctrinaadministrativa/JURIDICO/140518/consulta-de-25-de-enero-de-2010-obligacion-de-destinar-anualmente-el-1-por-100-de-la-masa-salarial>
- Tipos de administración portuaria. (2016). *Blog Portuario de la Comunidad de Vigo, Marín y Vilagarcía*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://blogportuario.wordpress.com/2016/05/19/cuantos-tipos-de-administracion-portuaria-existen/>
- Turnbull, P. (2009). *Sistemas de formación y de cualificación en el sector portuario de la UE: planteamiento del estado de la cuestión y perfil del punto de vista de la ETF* (pp. 38-39). Cardiff. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/17738/Final%20report%20ES.pdf>
- United equipment. (s.f.). *Konecranes Reach Stackers SMV 4535 TC6*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://www.unitedequipment.com.au/konecranes-reach-stackers-smv-4535-tc6/>
- Uria & Menendez Abogados. (2012). *Guía sobre Legislación Portuaria* (pp. 1-116). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3794/documento/guia_Portuaria_U M.pdf?id=4576
- V Acuerdo Marco. (2017). *Blog Estibadores de Bilbao*. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <http://estibadoresdebilbao.blogspot.com.es/>

V Lex España. (s.f.). *Sentencia de TS, Sala 3ª, de lo Contencioso-Administrativo, 8 de marzo de 2016* (p. 1). Recuperado el día 17 de enero de 2018 de <https://supremo.vlex.es/vid/631580139>

World Bank Group. (2013). *Port reform toolkit -second edition - Module 3 [Herramienta para la reforma de puertos -segunda edición-Módulo 3]*. (pp. 76-89). Washington. Recuperado el día 17 de enero de 2018 de https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf

(*) Se hace uso de dicho trabajo doctrinal habiéndonos sido facilitado por deferencia y amabilidad de la Autora (María Teresa Igartua Miró - Profesora Titular de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Sevilla). Pendiente de publicación.

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Lista de las 100 Terminales de Contenedores más importantes (Fuente: elaboración propia a partir Lloyd's List, 2016)	12
Tabla 2. Comparativa regulación preventiva que afecta al sector de la estiba (Fuente: elaboración propia)	249
Tabla 3. Comparativa condiciones luminosidad regulación marroquí, española y recomendación OIT en trabajos de estiba portuaria (Fuente: Elaboración propia partiendo de Ministère d'Emploi et de l'Insertion Professionnelle, RD 486/1997 y ROIT)	251

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cadenas Logísticas de Transporte (Fuente: Rodríguez, 2014)	15
Figura 2. Terminal Ro-ros (Fuente: Rodríguez, 2013)	19
Figura 3. Terminal de contenedores estándar (Fuente: Rodríguez, 2013)	20
Figura 4. Terminal de contenedores semiautomática (Fuente: Rodríguez, 2014)	22
Figura 5. Modelo Land Lord (Fuente: Rodríguez, 2014)	24
Figura 6. Canastilla para destrincaje (Fuente: Teccontainer, s.f.)	61
Figura 7. Permiso de Trabajo Seguro-Autoridad Portuaria de Las Palmas (Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas, s.f.)	63
Figura 8. Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo 2012: % de trabajadores y trabajadoras que presentan dolencias atribuibles o agravadas por el trabajo (Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2015)	123
Figura 9. Índice de incidencia de accidentes de trabajo en jornada de trabajo, según tipo de contrato y sector de actividad para trabajadores asalariados 2012 (Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo-INSHT, 2015)	127
Figura 10. Cabezas Tractoras (Fuente: Kalmar, s.f.)	138
Figura 11. Chasis portacontenedores (Fuente: Iberiacc, s.f.)	139
Figura 12. Jaulas de Seguridad: Bajo Spreader, Gancho, Doble Góndola y Monogóndola (Fuente: Lashingcages, s.f.)	141
Figura 13. Portainer (Fuente: 3D Rivers, s.f.)	144
Figura 14. Transtainer sobre ruedas (Fuente: Kone Cranes, s.f.)	144
Figura 15. Transtainer en rail (Fuente: Konecranes, s.f.)	144
Figura 16. Straddle Carrier (Fuente: Acreos, s.f.)	144
Figura 17. Manipulador contenedores vacíos	144
Figura 18. Forklift (Fuente: Lectura Press, s.f.)	144
Figura 19. Toploader (Fuente: United equipment, s.f.)	145
Figura 20. Carretilla (Fuente: Hyundai Heavy Industries Europe, 2015)	145
Figura 21. Plataformas elevadoras (Fuente: Punto.e-mprego, s.f.)	145
Figura 22. Protocolo apilamiento/desapilamiento con carretilla (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)	151
Figura 23. Criterio apilamiento en patio (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2014) ...	152
Figura 24. Sistemas de izado de contenedores (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)	155
Figura 25. Sistema de trabajo para tacilleo (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016)	155
Figura 26. Formas de arrastre de bateas (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016) ..	156

<i>Figura 27. Pasillo de trinca (Fuente: Organización Internacional del Trabajo-OIT, 2016).....</i>	<i>158</i>
<i>Figura 28. Evolución de la capacidad de carga de portacontenedores (Fuente: Maritime Cyprus,2015)</i>	<i>182</i>
<i>Figura 29. Comparativa indicadores Seguridad y Salud (El Kholti, 2015).....</i>	<i>186</i>
<i>Figura 30. Evolución normativa preventiva Marruecos (El Kholti, 2015)</i>	<i>187</i>
<i>Figura 31. Polos portuarios en 2030 (Fuente: Ministère de l'Équipement et des Transports, 2010)</i>	<i>189</i>
<i>Figura 32. Organización TMSA (Fuente: Tanger Med Special Agency-TMSA, s.f.).....</i>	<i>191</i>
<i>Figura 33. Organigrama Marsa Maroc (Fuente: Marsa Maroc, s.f.).....</i>	<i>203</i>

ANEXO FINAL

Anexo 1

RIESGOS PROPIOS DEL CENTRO DE TRABAJO Y MEDIDAS DE PREVENCIÓN

En virtud del Real Decreto 171/2004 por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, se procede a informar a todas las empresas y personas que realizan actividades dentro del recinto de la terminal, que elaborada la evaluación inicial de riesgos establecida por la ley, los riesgos del centro de trabajo son los siguientes:

1. CAÍDAS DE PERSONAS A DISTINTO NIVEL.
2. CAÍDAS DE PERSONAS AL MISMO NIVEL.
3. CAÍDAS DE OBJETOS POR DESPLOME O DERRUMBAMIENTO.
4. CAÍDAS DE OBJETOS EN MANIPULACIÓN.
5. PISADAS SOBRE OBJETOS.
6. CHOQUE CONTRA OBJETOS INMÓVILES.
7. CHOQUE CONTRA OBJETOS MÓVILES.
8. PROYECCIÓN DE FRAGMENTOS O PARTICULAS.
9. ATRAPAMIENTO POR O ENTRE OBJETOS.
10. ATRAPAMIENTOS POR VUELCO MAQUINAS TRACTORES O VEHÍCULOS.
11. ATROPELLOS O GOLPES CON VEHÍCULOS.
12. CONTACTOS ELECTRICOS.
13. EXPLOSIONES.
14. INCENDIOS.
15. EXPOSICIÓN A SUSTANCIAS TÓXICAS O NOCIVAS/PRODUCTOS QUÍMICOS.
16. EXPOSICIÓN A RUIDO.
17. EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS AMBIENTALES EXTREMAS.

CAÍDAS DE PERSONAS A DISTINTO NIVEL.

Acceso y trabajo en zonas con existencia de desniveles de más de dos metros altura, especialmente en zonas o instalaciones con riesgo de caída al mar.

Medidas Preventivas

- No se aproxime a los muelles. Siempre que pueda deberá mantener una distancia de seguridad no inferior a dos metros.
- Si debe desarrollar su actividad en zonas o instalaciones próximas al mar (muelles, dársenas, etc.), delimite su lugar de trabajo, disponga de equipos salvavidas, cerciórese de la ubicación de la escalera de muelle más próxima y coordine su posición con los responsables de operaciones que se encuentren en el muelle.
- No trabaje sólo cuando se encuentre en las proximidades del muelle.

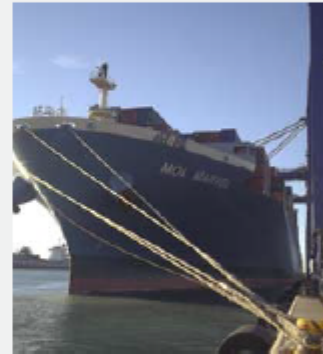
- Circule por los lugares preestablecidos y utilice calzado de seguridad, el cual deberá disponer de suela con características antideslizantes.
- Si su trabajo se realiza a alturas superiores a 2 metros, disponga de barandillas que delimiten su plataforma de trabajo o en ausencia de éstas, emplee dispositivos anticaídas (arnés de seguridad homologado, revisado y anclado a punto sólido y resistente) según el trabajo y lugar.
- No elimine las protecciones colectivas instaladas. Si resulta imprescindible retirar la protección colectiva comuníquelo y use la protección personal.

CAÍDAS DE PERSONAL AL MISMO NIVEL.

Caída de personal andando por la terminal, especialmente debido a superficies irregulares, desniveles, manchas de aceite o restos de graneles, suelos resbaladizos o mojados, etc.

Medidas Preventivas

- El acceso y el desplazamiento de peatones por el recinto portuario se realizará únicamente por los lugares preestablecidos según planos.
- Queda terminantemente prohibido circular por las vías de rodadura de los transtainers.
- No deje elementos sueltos por el suelo. Mantenga el orden y la limpieza.
- Utilice calzado de seguridad, el cual deberá disponer de suela con características antideslizantes.
- Solo podrá desplazarse en la zona de operaciones si tiene autorización expresa de la terminal donde desarrolle sus trabajos.



CAÍDAS DE OBJETOS POR DESPLOME O DERRUMBAMIENTO.

Caída de elementos por pérdida de estabilidad de la estructura a la que pertenece. Tanto de elementos apilados (contenedores, etc.) como de elementos que conforman equipos de trabajo (transtainers, portainers, etc.).

Medidas Preventivas

- Queda prohibido colocarse debajo de grúas cuando éstas se encuentran operativas.
- Use equipos de protección individual adecuados.
- Queda prohibido encontrarse debajo de cargas suspendidas.
- No se sitúe cerca de pilas de contenedores en días de viento especialmente cerca de contenedores vacíos en última posición.

- Solo se permanecerá en zonas de operaciones portuarias o radio de acción de maquinaria el tiempo mínimo imprescindible, debiendo señalar su ubicación.
- Durante la permanencia en zonas donde circulen vehículos o se realice manipulación de cargas, es obligatorio el uso de elementos de alta visibilidad certificados (chalecos de alta visibilidad).

CAÍDAS DE OBJETOS EN MANIPULACIÓN.

Caída de objetos o materiales durante la ejecución de trabajos o en operaciones de transporte y elevación por medios manuales o con ayudas mecánicas, especialmente en zonas de operaciones y/o depósitos de mercancías.

Medidas Preventivas

- No se sitúe en el radio de acción de los equipos de trabajo: carretillas, containeras, transtainers, portainers.
- Queda totalmente prohibido situarse debajo de cargas suspendidas.
- Si estuviera autorizado para transitar por la zona de operaciones recuerde que debe evitar circular próximo a las pilas de contenedores.
- Respete la señalización dispuesta en el recinto.
- Solo se permanecerá en zonas de operaciones portuarias o radio de acción de maquinaria el tiempo mínimo imprescindible, debiendo señalar su ubicación.
- Durante la permanencia en zonas donde circulen vehículos o se realice manipulación de cargas, es obligatorio el uso de elementos de alta visibilidad certificados (chalecos de alta visibilidad).



PISADAS SOBRE OBJETOS.

Situación que se produce al tropezar o pisar sobre objetos o irregularidades del suelo que no originan caídas, pero pudieran provocar torceduras u otras lesiones.

Medidas Preventivas

- Evite circular cerca de las vías de rodadura de las grúas pórtico.
- Use calzado de seguridad que sujete suficientemente el pie.
- Las zonas de paso, salidas y vías de circulación de los lugares de trabajo se mantendrán libres de obstáculos, de forma que sea posible utilizarlas sin dificultades en todo momento.
- Evite circular por los lugares donde no está establecido el paso de peatones.
- Deberán respetarse las normas básicas de orden y limpieza. Cuando se realicen trabajos dentro del recinto portuario deberá dejarse el lugar de trabajo limpio y ordenado, en iguales condiciones en las que se encontró.

CHOQUE CONTRA OBJETOS INMÓVILES.



Golpe de una persona con uno o varios objetos colocados de forma fija o invariable, o bien en situación de reposo, tales como contenedores o estructuras soporte.

Medidas Preventivas

- Prestar adecuada atención durante los desplazamientos.
- Evitar consultar documentos o cualquier otro elemento que pueda generar distracción en los desplazamientos.
- Queda prohibido el uso de teléfonos durante los desplazamientos por la terminal.
- Evite pasar por pasillos estrechos formados por contenedores, mercancías, vehículos o plataformas. Si tiene que hacerlo, asegúrese de que no existe riesgo.

CHOQUE CONTA OBJETOS MOVILES.

Golpe de una persona con uno o varios objetos que se encuentran en movimiento, tales como vehículos o medios de carga (automóviles, carretillas elevadoras, grúas autopulsadas y cualquier otra maquinaria con órganos en movimiento).



Medidas Preventivas

- No se sitúe en el radio de acción de las portainer y los transtainer.
- No se sitúe en la proximidad del trabajo con carretillas, frontales, etc.
- No se sitúe en las placas de giro de ruedas del transtainer.
- No se sitúe en la banda de rodadura del transtainer.
- No manipule los mecanismos de los equipos de trabajo de la terminal sin autorización y supervisión previa.
- No acceda a un equipo de trabajo en la terminal sin autorización previa.

- Si circula con vehículos, respete la señalización y no exceda los límites de velocidad y recuerde que dentro del recinto las máquinas siempre tienen preferencia de paso.
- Únicamente podrán circular por la zona de operaciones aquellos vehículos que se encuentren autorizados.
- Evite circular próximo a las pilas de contenedores.
- Es obligatorio el uso de prendas de alta visibilidad mientras se transite o permanezca en la zona de operaciones.
- Los trabajos en viales se delimitarán y señalizarán convenientemente, debiendo impedir el acceso a dichas zonas a personas ajenas a la actividad.

PROYECCIÓN DE FRAGMENTOS O PARTÍCULAS.

Circunstancia que se puede manifestar en lesiones producidas por piezas, fragmentos o pequeñas partículas de material, proyectadas por una máquina o herramienta, o proveniente de la materia prima descargada en graneles, especialmente en días ventosos por el polvo generado.

Medidas Preventivas

- Deberá utilizar protección ocular homologada en los siguientes casos:
- Donde circulen vehículos que puedan levantar polvo al ambiente.
- Si se encuentra en las proximidades de trabajos donde se desprendan partículas.
- En las zonas donde se manipula material polvoriento (carbón, cereales, etc. en terminales a granel).
- En operaciones donde se utilicen equipos de trabajo origen de proyecciones (radiales, lijadoras, etc.)
- Dichas medidas citadas con anterioridad se deberán acentuar en días de fuerte viento.

ATRAPAMIENTO POR O ENTRE OBJETOS.

Aprisionado en mecanismos de las máquinas existentes en la terminal (grúas, vehículos u otras máquinas) o entre objetos, piezas o materiales tales como contenedores.

Medidas Preventivas

- No se sitúe entre pilas de contenedores.
- Evite pasar por pasillos estrechos formados por contenedores, mercancías, vehículos o plataformas. Si tiene que hacerlo, asegúrese de que no existe riesgo.
- Evite trabajar solo.
- Señalice claramente su ubicación.
- Notifique su presencia, actividad y ubicación, antes de comenzar su trabajo.
- No acceda a los equipos de trabajo de la terminal y no modifique ni elimine ningún elemento del equipo (si no tiene autorización para ello).

ATRAPAMIENTO POR VUELCO MÁQUINAS TRACTORES O VEHÍCULOS.

Aprisionado de un trabajador contra las partes de las máquinas o vehículos que, debido a condiciones inseguras, han perdido su estabilidad (containeras, carretillas elevadoras, transtaineras, etc.).



Medidas Preventivas

- En días de fuerte viento, evite encontrarse en las inmediaciones de pilas de contenedores vacíos, grúas pórtico, transtainer, etc.
- Solo se permanecerá en zonas de operaciones portuarias o radio de acción de maquinaria el tiempo mínimo imprescindible, debiendo señalizar su ubicación.
- Durante la permanencia en zonas donde circulen vehículos o se realice manipulación de cargas, es obligatorio el uso de elementos de alta visibilidad certificados (chalecos de alta visibilidad).
- Delimite su posición de trabajo en la riba y explanada.
- Coordine su posición con los responsables de operaciones y de seguridad de la terminal.
- Respete la velocidad máxima dentro del recinto.
- Respetar la señalización dispuesta en la terminal.
- Adecue la circulación con vehículo a las características de la carga/mercancía transportada (especialmente los contenedores cisterna que transporten líquidos).

ATROPELLOS O GOLPES CON VEHÍCULOS.

Producidos por vehículos en movimiento, tales como camiones, carretillas elevadoras, mafis, contenedores, etc. empleados en las distintas fases de los procesos realizados por la empresa.

Medidas Preventivas

- Circule por los pasos establecidos.
- Respete las normas de circulación.
- Recuerde que los vehículos tienen preferencia de paso sobre los peatones en el interior de la zona de operaciones.
- Si va a trabajar en la zona de operaciones, delimite su ubicación de modo claro y visible a distancia suficiente. Además deberá utilizar obligatoriamente prendas de alta visibilidad.
- Coordine su trabajo con los responsables de operaciones y seguridad de la terminal.
- No interfiera nunca el paso de las grúas portainer y transtainer.
- Permanezca atento a la señalización acústica y luminosa de los vehículos.
- Los trabajos en viales se delimitarán y señalizarán convenientemente, impidiendo el acceso a las zonas de personas ajenas a la actividad.

CONTACTOS ELÉCTRICOS.

Inicialmente se puede distinguir dos tipos de contactos con un circuito en tensión: el directo y el indirecto. Contacto directo es el que efectúa con las partes activas del equipo que están diseñadas para llevar la tensión, como pueden ser los cables, bases de enchufes, clavijas, barras de distribución, etc.

Contacto indirecto es el producido con partes que habitualmente no están diseñadas para el paso de la corriente eléctrica, pero que debido a un defecto quedan con tensión.

Medidas Preventivas

- Si requiere para su actividad tomas de corriente eléctrica, solicite la autorización.
- Use equipos eléctricos en perfecto estado de conservación, preparados para trabajos en lugares mojados.
- No vulnere las características del equipo y use las conexiones adecuadas.
- De cumplimiento a lo establecido en la normativa aplicable en estas situaciones:
- Real Decreto 614/2001 Disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.

EXPLOSIONES.

Liberación brusca de una gran cantidad de energía que produce un incremento violento y rápido de la presión, con desprendimiento de calor, luz y gases. Dichas situaciones se darán en zonas clasificadas,

con presencia de atmósferas explosivas (zonas con ambiente pulvigeno, como son almacenes de cereales a granel, o zonas de almacenamiento de líquidos inflamables como instalaciones para repostaje de maquinaria del puerto), debido a la presencia de aparatos a presión (compresores, etc.) o debido a contenedores que transporten mercancía catalogada como peligrosa.

Medidas Preventivas

- Si va a realizar trabajos en caliente (trabajos de soldadura, trabajos con máquinas que produzcan chispas, trabajos con máquinas que produzcan llama, etc.), comuníquelo a la terminal previamente a su inicio.
- Si va a trabajar en las inmediaciones de contenedores de mercancías peligrosas, notifique su actividad, asegúrese que su trabajo es compatible con la proximidad a la mercancía y respete la distancia de seguridad.
- De la misma forma, si debe trabajar en zona clasificada como ATEX deberá seguir las instrucciones de trabajo que se le entreguen desde la terminal y deberá usar equipos aptos para el trabajo en dichas zonas clasificadas.
- Si dispone de equipos sometidos a presión, evite golpearlos, exponerlos a temperaturas elevadas y prevea la circulación de vehículos en sus inmediaciones.
- No se fumará en los lugares donde exista riesgo de explosión.

INCENDIOS.

Son el conjunto de condiciones, que ponen en contacto los materiales combustibles, comburentes, fuentes de ignición y reacción en cadena, comenzando así la formación de un fuego. Por ejemplo zonas de almacenamiento de productos químicos, instalaciones de repostaje de combustible de vehículos, zonas almacenamiento de contenedores de mercancía peligrosa, etc.

Medidas Preventivas

- Si va a realizar trabajos en caliente (trabajos de soldadura, trabajos con máquinas que produzcan chispas, trabajos con máquinas que produzcan llama, etc.), comuníquelo a la terminal previamente a su inicio.
- Si utiliza componentes inflamables deberá notificarlo para adoptar las medidas de prevención necesarias.
- Nunca se limpie con aire u oxígeno las ropas.
- Deberá conocer el plan de actuación en caso de emergencia.
- Durante su permanencia en la terminal, asegúrese de tener accesible el número del teléfono de emergencias de la terminal.
- En trabajos de repostaje de buques deberá coordinar su posición con los responsables de operaciones y de seguridad (a través del control de accesos), cumpliendo además las disposiciones normativas aplicables a estas acciones (ADR).
- No se fumará en los lugares donde exista riesgo de incendio.

EXPOSICIÓN A SUSTANCIAS TÓXICAS O NOCIVAS/PRODUCTOS QUÍMICOS.

Posibilidad de inhalación, ingestión o contacto de sustancias o preparados catalogados como peligrosos para la salud.

Medidas Preventivas

- Si va a trabajar en las inmediaciones de contenedores de mercancías peligrosas, notifique su actividad, asegúrese que su trabajo es compatible con la proximidad a la mercancía y respete la distancia de seguridad.
- No manipule sustancias tóxicas o nocivas (productos químicos en general) sin disponer de formación sobre los riesgos que conlleva y las medidas de seguridad necesarias. Dicha manipulación la deberá realizar tal y como establece el fabricante en su ficha de seguridad, la cual habrá solicitado y proporcionado a todos sus trabajadores.
- En caso de detectar un derrame de cualquier sustancia o producto químico, comunique inmediatamente esta situación al responsable de seguridad.
- No se fumará en los lugares donde se almacenen o manipulen productos químicos.

EXPOSICIÓN A RUIDO.



Posibilidad de trabajar en zonas con nivel alto de contaminación acústica, como por ejemplo zonas con numeroso nivel de vehículos a motor, zonas de operaciones, etc.

Medidas Preventivas

- Deberá utilizar protección auditiva siempre que acceda a zonas con niveles de ruido ambiental elevados.
- En el caso de utilizar diversos equipos de trabajo fuente de ruido durante la jornada laboral (radiales, taladros, equipos de soldadura, etc.) deberá protegerse adecuadamente con protectores auditivos.

EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS AMBIENTALES EXTREMAS.

Trabajos en terminales al aire libre, en verano con exposición directa al sol y en invierno en días de lluvia o mucho frío.

Medidas Preventivas

- Se debe de utilizar equipos de protección adecuados frente a temperaturas extremas, en invierno ropa de protección abrigada frente al frío y en verano ropa laboral lo más transpirable posible, de tejidos frescos, además de protección de la cabeza frente a la radiación directa del sol.
- En días de mucho calor los trabajadores deberán beber mucha agua, establecer pausas periódicas y si se sientan mal cesar la actividad, descansar en lugar fresco hasta que se recuperen.
- En la medida de lo posible se deberán realizar las actividades que requieran de un mayor esfuerzo físico en las horas de menor calor.

Recibi:

Firmado:

Empresa:

Anexo 2

MEDIDAS DE EMERGENCIA

A continuación se definen las actuaciones a seguir en el supuesto de estar ante una situación de emergencia. Se establecen las siguientes medidas constituidas en el Plan de Actuación en caso de Emergencias de la empresa:

TELEFONO DE EMERGENCIA

**CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS
(C.C.E) DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**
902 46 95 73
96 393 95 73

PAUTAS A SEGUIR ANTE UNA EMERGENCIA

Toda persona que detecte una emergencia en las instalaciones de la terminal, o en sus zonas exteriores, tales como accidentes graves que puedan poner en peligro la vida de una persona, incendios, accidente con algún tipo de mercancía peligrosa, escapes de gas o cualquier otro tipo situación que pueda representar un peligro inminente para personas o instalaciones, actuará como sigue:

AVISO

1. Dar la voz de ALARMA al personal de la terminal o al personal de seguridad de la empresa. Si no puede contactar con nadie, o la situación requiere de una intervención urgente:

- AVISAR, de manera inmediata al CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS (C.C.E)
- INFORMAR, sobre:
 - Identificación de la persona que realiza el aviso (nombre, cargo o ocupación, teléfono).
 - Identificación (accidente laboral, incendio, explosión, etc.) y localización (en el muelle, en un almacén, en un buque, etc.) de la emergencia.
 - Información sobre existencia de heridos o personas atrapadas.
 - Sustancias involucradas si las hubiera.
 - Personas y equipos afectados si los hubiera.
 - Servicios requeridos (ambulancia, bomberos, remolcadores, etc.)



ACTUACIÓN

1. No arriesgarse inútilmente.
2. Solicitar ayuda del personal presente y usar equipo de emergencia hasta la llegada del Equipo de Intervención y Primeros Auxilios y de la Ayuda Exterior, si procede.
3. Obedezca todas las indicaciones que la Policía Portuaria, el personal de seguridad de la terminal o de la empresa en la que usted se encuentre le realicen.
4. El personal que no esté involucrado en las tareas de control de la emergencia no debe acercarse a las inmediaciones de la misma.
5. Si su zona no está afectada por una emergencia, no abandone el puesto de trabajo, a menos que tenga instrucciones para hacerlo.
6. **NO MOVER A UNA PERSONA SERIAMENTE HERIDA**, a menos que esté expuesta a un peligro inmediato o a posibles daños añadidos.

ANTE UNA EVACUACIÓN

La evacuación de la zona afectada por la emergencia, se realizará como sigue:

1. Dejar lo que se está haciendo, si no es imprescindible para las labores de evacuación.
2. Abandonar de forma ordenada la zona, por la ruta menos peligrosa y más rápida de las establecidas por la terminal.



3. En caso de estar la ruta de evacuación bloqueada por el fuego, utilizar medios de extinción de incendios para abrir una vía de escape.
4. En caso de verse afectada la zona por nubes de humos y gases tóxicos, emplear equipos de protección respiratoria.
5. Si se sospecha que alguna persona ha quedado atrapada en la zona afectada, notifiqúese inmediatamente al personal de la terminal o de seguridad presente más cercano.
6. Si son visibles nubes de gases inflamables, mantenerse alejado de las mismas, huyendo en dirección transversal a la del viento (observar evolución de la nube).
7. Una vez abandonada la zona afectada, se dirigirá al Punto de Reunión establecido por la terminal.
8. En el Punto de Reunión establecido por la terminal seguirán las indicaciones de los mandos de la evacuación.
9. Independientemente de la pauta indicada anteriormente, el personal a evacuar seguirá las indicaciones que le formule el personal con misiones de tráfico y evacuación.

Recibi:

Firmado:

Empresa:

Anexo 3

INSTRUCCIONES A SEGUIR PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS

Todo aquella persona que acceda y/o desempeñe su trabajo en el interior de la cualquier terminal perteneciente al Puerto de Valencia será responsable de la estricta observancia de las presentes instrucciones en materia de prevención de riesgos laborales, cuyo cumplimiento es obligatorio:

ACCESO A LA TERMINAL. Sólo está permitido el acceso a la terminal a aquellas personas que hayan solicitado y obtenido previamente la autorización de acceso de la misma.

IDENTIFICACIÓN PERSONAL. Toda persona que acceda a la terminal deberá ir provista de una identificación personal en la que se detalle: nombre y apellidos, D.N.I. o pasaporte, etc.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL Y SEÑALIZACIÓN DEL PERSONAL. La utilización de calzado de seguridad y prendas de alta visibilidad es obligatoria para todo el personal que acceda a la terminal, a estos equipos de seguridad añadiremos los necesarios para la realización de los trabajos que vaya a realizar en el caso de que fuera necesario.

PERMISO PARA LA CIRCULACIÓN EN LA ZONA DE OPERACIONES. Sólo está permitida la circulación por la zona de operaciones a aquellas personas que hayan obtenido previamente esta autorización de la terminal. Esta autorización sólo se facilitará cuando la terminal entienda que la actividad a realizar requiere de forma imperativa del uso del vehículo. El personal y vehículos autorizados a acceder a la zona de operaciones, estarán en posesión y vigencia de los permisos administrativos pertinentes.

CIRCULACIÓN. La circulación de vehículos en el recinto de la terminal se hará en todo momento respetando las normas de circulación de este centro de trabajo, las señales horizontales y verticales, y respetando especialmente la velocidad máxima permitida de 30 km/hora. Los vehículos irán equipados obligatoriamente con rotativo luminoso.

SITUACIONES INSEGURAS Y COMUNICACIÓN. Todo personal debe dar cuenta a la terminal y a su superior de las situaciones inseguras o de emergencias que observe en el recinto, al igual que debe advertir de las instalaciones, material o herramientas que se encuentren en mal estado o no cumplan los requisitos de seguridad.

ORDEN Y LIMPIEZA: Una de las principales causas de accidentes es el desorden y la suciedad en los lugares de trabajo, por lo tanto se adoptarán las medidas oportunas para que estos permanezcan ordenados y limpios. Los trabajos no se consideran como terminados mientras no se retiren los materiales o equipos utilizados y el área quede limpia y ordenada. Deberán eliminarse lo más rápidamente los



residuos generados como consecuencia de la ejecución de los trabajos, así como posibles derrames de cualquier sustancia si lo hubiera.

PASILLOS Y LUGARES DE TRÁNSITO. Se deben mantener los pasillos libres de todo obstáculo. Se recomienda utilizar calzado adecuado con suela antideslizante y puntera reforzada.

ELEVACIÓN DE CARGAS. Todos los aparatos de izado de cargas llevarán impresa la carga máxima que puedan soportar. Está absolutamente prohibido utilizar el gancho o cualquier dispositivo destinado a izar la carga para elevar a personas. Ninguna persona debe situarse debajo de una carga suspendida. En caso de utilizar cables y eslingas en el centro de trabajo, deberán venir identificados con la carga nominal máxima de trabajo. Los ganchos utilizados para elevar cargas deben disponer de pestillo de seguridad, y éste último se debe encontrar en correcto estado de uso. Los operarios que manipulen equipos de elevación y transporte o accesorios de manutención de cargas, deberán acreditar la correspondiente autorización de la empresa que certifique la correspondiente capacitación sobre su manejo con seguridad.

PREPARACIÓN DEL MATERIAL A TRANSPORTAR: Para prevenir los cortes y pinchazos se debe utilizar guantes de seguridad, hacer una inspección del material a transportar y rechazar aquel que presente algún defecto o estén los palets rotos o astillados.

MANEJO DE CARGAS: Se recomienda no utilizar la fuerza muscular para equilibrar cargas. No intentar controlar o parar una carga pesada de forma manual. No se debe acompañar a las cargas mientras estén en movimiento.

INSTALACIONES ELÉCTRICAS: Queda prohibida la conexión de cables eléctricos a los cuadros de suministro de energía sin la utilización de las clavijas macho-hembra adecuadas. Usar equipos en perfectas condiciones de uso. Cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable a estas acciones: Real Decreto 614/2001 Disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico. Se deberán seguir las siguientes normas básicas:

- En principio, todos los trabajos en Baja Tensión se deberán efectuar en ausencia de tensión.
- Ninguna persona puede realizar trabajos en instalaciones eléctricas si no dispone de la formación necesaria, y la suficiente información sobre este tipo de trabajos.
- Las reparaciones de equipos eléctricos (conductores, enchufes, fusibles, lámparas, timbres, maquinaria, etc.) deben realizarse sin tensión, siempre que sea posible.

Para trabajar sin tensión hay que aplicar, por orden, las siguientes normas de seguridad según establece RD 614 / 2001:

1. Desconectar.

La parte de la instalación en la que se va a realizar el trabajo debe aislarse de todas las fuentes de alimentación. El aislamiento estará constituido por una distancia en aire, o la interposición de un aislante, suficientes para garantizar eléctricamente dicho aislamiento.

2. Prevenir cualquier posible realimentación.

Los dispositivos de maniobra utilizados para desconectar la instalación deben asegurarse contra cualquier posible reconexión, preferentemente por bloqueo del mecanismo de maniobra, y deberá colocarse, cuando sea necesario, una señalización para prohibir la maniobra. En ausencia de bloqueo mecánico, se adoptarán medidas de protección equivalentes. Cuando se utilicen dispositivos telemandados deberá impedirse la maniobra errónea de los mismos desde el telemando.

3. Verificar la ausencia de tensión.

La ausencia de tensión deberá verificarse en todos los elementos activos de la instalación eléctrica en, o lo más cerca posible de, la zona de trabajo. En el caso de alta tensión, el correcto funcionamiento de los dispositivos de verificación de ausencia de tensión deberá comprobarse antes y después de dicha verificación.

Para verificar la ausencia de tensión en cables o conductores aislados que puedan confundirse con otros existentes en la zona de trabajo, se utilizarán dispositivos que actúen directamente en los conductores (pincha-cables o similares), o se emplearán otros métodos, siguiéndose un procedimiento que asegure, en cualquier caso, la protección del trabajador frente al riesgo eléctrico. Los dispositivos telemandados, utilizados para verificar que una instalación está sin tensión, serán

- de accionamiento seguro y su posición en el telemando deberá estar claramente indicada.
4. Poner a tierra y en cortocircuito.
 5. Proteger frente a los elementos próximos en tensión y establecer una señalización de seguridad para delimitar la zona de trabajo.

ANDAMIOS. Está prohibido el montaje de andamios sin las debidas condiciones de estabilidad y seguridad. Todo personal montador de andamios deberá usar como mínimo calzado, guantes, casco y arnés de seguridad (la totalidad de dichos equipos deberán estar en perfecto estado y revisados según instrucciones de fabricante). Todo andamio instalado requerirá la supervisión y certificación de montaje por facultativo responsable. A esta documentación añadiremos el correspondiente plan de montaje en el caso de resultar necesario.

PRODUCTOS QUÍMICOS. Si utiliza algún producto químico para la realización de trabajos, vendrá el recipiente etiquetado correctamente. No se permite efectuar trasvases a recipientes que no dispongan del etiquetado oportuno. Tanto para su utilización, como transporte o almacenamiento se seguirán las directrices estipuladas en las fichas de seguridad, las cuales estarán a disposición de la terminal si se les requiriera.

SOLDADURA. No se deben utilizar mangueras de igual color para gases diferentes, ya que en caso de emergencia, la diferencia de color ayudará a controlar mas rápidamente la situación. Cualquier trabajo en caliente debe ser comunicado previamente para adoptar las medidas de prevención oportunas en función del riesgo que la ubicación del trabajo de soldadura con relación al resto de actividades y mercancía almacenada suponga.





INCENDIOS Y/O EXPLOSIONES: Prohibido fumar en lugares de trabajo (tanto públicos como privados) según la Ley 128/2005, de medidas sanitarias frente al tabaquismo.

MAQUINAS Y EQUIPOS DE TRABAJO: Cualquier equipo de trabajo utilizado en el interior de la terminal, deberá permanecer en perfecto estado de uso, realizando el mantenimiento que el fabricante del mismo aconseje y con las condiciones de seguridad mínimas indicadas por su fabricante y/o en el RD 1.215/97. Las máquinas herramientas con trepidación estarán dotadas con mecanismos de absorción y amortiguación. En caso de duda sobre el funcionamiento de una máquina, se debe consultar con el responsable, quien aportará las instrucciones. Las máquinas con funcionamiento irregular o averiadas serán retiradas inmediatamente, en caso contrario señalar con un aviso: "MÁQUINA AVERIADA, NO CONECTAR".

MANTENIMIENTO Y REPARACIONES EN MAQUINAS. Cuando se vaya a realizar cualquier labor de mantenimiento o reparación sobre cualquier máquina, se deben seguir las normas básicas de seguridad siguientes:

- La máquina será detenida antes de comenzar el trabajo y se tomarán las medidas adecuadas, consistentes en bloquear mediante candado de tipo especial el dispositivo de arranque, para garantizar que la máquina no pueda ponerse en funcionamiento mientras se están haciendo en ella labores de reparación o mantenimiento.
- Si los trabajos son efectuados en máquinas o elementos en las que cualquier parte de ellas pueda moverse sin estar conectada la fuerza, por ejemplo: que se mueva por su propio peso (sistema hidráulico), dichas partes serán bloqueadas mecánicamente antes de comenzar el trabajo.

- Terminados los trabajos en la máquina, antes de conectar de nuevo la fuerza se retirarán todas la herramientas, instrumentos y materiales usados, colocándolos en lugar seguro y fuera de la máquina. Cualquier elemento de seguridad que haya tenido que ser desmontado durante los trabajos será colocado inmediatamente, así como cualquier otro dispositivo de seguridad que hubiera sido anulado. Antes de volver a poner en marcha la máquina se consultará con la terminal para realizar comprobación previa de las condiciones de seguridad existentes. Si fuera posible, la máquina deberá moverse despacio para asegurarse de que no existe ningún objeto olvidado en lugar o posición que interfiera en el funcionamiento de la máquina. El espacio alrededor de la máquina deberá dejarse en perfectas condiciones.

"LOS RESGUARDOS Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD CONSTITUYEN PARTE DE LA MAQUINA. Colóquelos antes de poner la máquina en funcionamiento."

HERRAMIENTAS MANUALES Y ELECTRICAS. Solo está permitido el uso de herramientas en buen estado. La conexión de las herramientas se realizará con tomas de corriente adecuadas a las salidas normalizadas de los cuadros eléctricos. En caso de utilizar alargaderas para conectar equipos, estas deberán estar en buen estado y disponer de conductor de protección cuando no se trabaje con herramientas de doble aislamiento. De utilizarlas en zonas señalizadas con riesgo de incendio o explosión, se consultará sobre las posibles limitaciones y condiciones particulares de uso.

ZONA DE FERROCARRIL. Queda terminantemente prohibido subir o bajar en marcha de las máquinas o vagones, atravesar las vías delante de los vehículos en movimiento, o por debajo de los vagones cuando se encuentren estacionados. Se prohíbe pasar entre topes próximos o que estén aproximándose, así como el uso de calzos que no sean previamente autorizados.

ACCESO RESTRINGIDO. Determinadas zonas del recinto de la terminal son de acceso restringido, por lo que no se podrá acceder a ellas sin autorización específica, por lo tanto, cualquier desplazamiento de su zona autorizada deberá comunicarse para su autorización.

TRABAJOS CON ESCALERAS. Si se utilizan en zonas de tránsito, se balizará el contorno de riesgo o se colocará una persona que advierta del riesgo. De utilizar escaleras sobre plataformas de vehículos, éstos deben permanecer calzados. Antes de utilizar una escalera, ésta deberá asegurarse. Dotadas de ganchos para poder sujetar la parte superior de los elementos de apoyo. Si se trata de postes, habrán de utilizarse abrazaderas de sujeción. El apoyo inferior se efectuara sobre superficies planas y sólidas y los montantes han de ir provistos de zapatas, puntas de hierro u otro mecanismo antideslizante. El ascenso y descenso no se hará de espaldas a la escalera, sino de frente. No se podrán subir a brazo pesos que comprometan la seguridad del trabajador. Las herramientas se introducirán en bolsas antes de iniciar el ascenso. Los largueros serán de una pieza. Las escaleras de madera no deben pintarse para que los defectos sobrevenidos puedan fácilmente apreciarse; los peldaños estarán ensamblados y no clavados. No se utilizará la escalera simultáneamente por dos operarios.

Se prohíbe el empalme de dos escaleras, a no ser que reúnan condiciones especiales para ello. Las escaleras simples no tendrán más de 5 metros de longitud. Se colocarán formando un ángulo aproximado de 75° con la horizontal. Cuando las escaleras de mano se utilicen para acceder a lugares elevados, sus largueros deben prolongarse al menos 1 metro desde el punto de apoyo de la escalera.

PLATAFORMAS MÓVILES ELEVADORAS DE PERSONAL. Es imprescindible que las máquinas elevadoras de personas cuenten con el marcado (CE), la declaración de conformidad y manual de instrucciones en castellano, la documentación indicada podrá ser requerida en cualquier momento y deberá permanecer en la PME. Además todo usuario de la máquina deberá haber recibido formación teórica y práctica sobre su correcto manejo, debiendo aportar certificado de la misma a la terminal si fuera requerido.

TRABAJOS EN ZONAS CON RIESGO DE EXPLOSIÓN. Si debe realizar trabajos en zona clasificada como zona con riesgo de explosión deberá seguir instrucciones que desde la terminal le indicarán, nunca realizará ningún trabajo sin autorización expresa. No deberá realizar ningún tipo de trabajo en caliente (operaciones con generación de calor, producción de chispas, llamas o elevadas temperaturas) sin previa autorización por parte de la terminal a través de un permiso de trabajo. Todos los equipos de trabajo y herramientas deberán ser adecuados a la zona donde se desarrollen los trabajos.

SEÑALIZACION DE TRABAJOS EN CALZADAS EXTERIORES Y ZONAS DE CIRCULACION.

- La realización de trabajos (obras de construcción, mantenimiento de calzadas, arcones, aceras, conducción de electricidad, telefonía, agua, etc.) en zonas de tránsito de vehículos requiere una previa y ordenada delimitación de la zona de trabajo y una correcta señalización vertical.

- Se utilizarán señales homologadas según establece la Norma de Carreteras 8..3.-I.C. "Señalización de Obras", aprobada por la O.M. del 31 de Agosto de 1987, tales como:

1. Señal P-18 (Advertencia de peligro por obras)
2. Señal P-17 a/b (Estrechamiento de calzada por la derecha o por la izquierda)
3. Señal R-301 (Limitación de velocidad 30 Km/h)
4. Señal R-401 a/b (Paso obligatorio a la derecha o a la izquierda)
5. Balizas reflexivas (Conos) para delimitar el carril excluido de la circulación, etc.

- Las señales P-18 y R-401 y resto de las señales requeridas, deben situarse a una distancia mínima de 50 metros de los trabajos y ser visible desde 100 metros por los conductores que circulen en el sentido excluido de la circulación. Esta señalización será suficiente para las calzadas de sentido único o que tengan más de tres carriles. En otro caso, deberá repetirse la misma señalización en el sentido contrario.

- No se deberá iniciar ningún trabajo, aunque sea de corta duración, en una zona de tráfico sin haber previamente colocado la adecuada señalización.

- Las zonas de trabajo deberán quedar delimitadas en toda su amplitud y anchura, preferentemente con la

utilización de barreras, cintas o vallas, cerrando perimetralmente la zona de obra. De noche, o en zonas de poca visibilidad, las señales serán reflectantes y se utilizarán lámparas de balizamiento con luz roja fija.

- Las señales de preaviso no deberán ocupar, en lo posible, la vía de circulación abierta al tráfico sino que se colocarán en los arcenes. En cambio, toda señal que pertenezca a la zona de obras deberá quedar situada dentro de su área delimitada.

- Toda descarga de material se efectuará dentro de la zona delimitada.

- Las señales se asegurarán contra el vuelco por acción del viento u otras causas que les hagan perder su verticalidad.

- Los operarios colocarán o manipularán las señales desde dentro de la zona delimitada para el trabajo.

RECURSO PREVENTIVO. En el caso de que deba realizar trabajos de especial peligrosidad, deberá tener nombrado un recurso preventivo (persona con nivel básico de prevención de riesgos laborales) presente en la terminal mientras se realicen dichos trabajos, comprobando que éstos se realicen en condiciones de seguridad. Dicho nombramiento será comunicado a la terminal previo al inicio de los trabajos. Listado no exhaustivo de trabajos que requieran la presencia de recurso preventivo: trabajos con riesgo de caída en altura, trabajo en espacios confinados, trabajos en alta y media tensión, trabajos en zonas clasificadas ATEX, trabajos de construcción, trabajos subacuáticos, trabajos con productos químicos de alta peligrosidad, etc.

Igualmente serán de obligado cumplimiento las normas de seguridad laboral establecidas por la Autoridad Portuaria de Valencia para la realización de trabajos subacuáticos, en galerías de servicio, etc. En estos casos será obligación de las empresas subcontratadas la obtención de los permisos pertinentes para la realización de los trabajos así como la realización de las comunicaciones pertinentes al Centro de Control de Emergencias.

Recibi:

Firmado:
Empresa:

Anexo 4

INSTRUCCIONES A SEGUIR PARA LA SEGURIDAD VIAL PARA TRANSPORTISTAS

Toda aquella persona que por motivos de su trabajo acceda al interior de cualquier terminal perteneciente al Puerto de Valencia mediante camión, para operaciones de carga o descarga, será responsable de la estricta observancia de las presentes instrucciones, en materia de prevención de riesgos laborales, cuyo cumplimiento es obligatorio:

1. Antes de iniciar la marcha sitúe el punto de destino que le han indicado, si tiene dudas pregunte a cualquier trabajador de la terminal y observe las numeraciones de las calles que figuran en el suelo.
2. Respetar la señalización de la terminal, tanto vertical como horizontal.
3. La velocidad máxima permitida en la terminal será de 30 km/h.
4. Las máquinas de la terminal siempre tiene preferencia, por favor ceda el paso a cualquier vehículo pesado operativo (grúas, carros elevadores, etc.).
5. Prohibido estacionar en los caminos de rodadura de RTG y Grúas.
6. Prohibido circular debajo de cualquier tipo de carga suspendida.
7. Prohibida la entrada de acompañantes en la zona de operaciones.
8. Prohibido el uso del teléfono móvil, emisora o equipo similar durante la circulación por la terminal.
9. Extremar precaución en cruces y paso de peatones.
10. Atender a las señales acústicas y luminosas del manipulador de la máquina.
11. Extremar la precaución en la zona de trabajo. Hay personas trabajando.
12. Prohibida la entrada a cualquier persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes.
13. Utilice los equipos de protección mínimos cuando baje del vehículo (chaleco de alta visibilidad, botas de seguridad y casco), además de los que necesite si va a realizar algún trabajo que lo requiera.
14. No se sobrepasará la capacidad nominal de carga del vehículo.
15. Cuando tenga que hacer más de una operación en la misma plataforma, lo hará sin contravenir el sentido de la circulación.
16. Informar al personal de seguridad ante la detección de cualquier incidente que pueda afectar a la seguridad de la terminal.
17. Los conductores no deben separarse del camión sin motivo que lo justifique. Si por algún motivo tuviera que hacerlo, se tomarán las medidas de seguridad necesarias, además de usar los equipos de protección indicados con anterioridad.
18. Es responsabilidad del transportista que el contenedor entre y salga de la terminal debidamente asegurado a la plataforma mediante los aparejos oportunos. Así mismo deberá comprobar que se encuentra correctamente precintado y que no muestre ningún tipo de fuga o derrame.
19. Si debe realizar alguna operación sobre el camión no derivada de la carga y descarga de mercancía, deberá realizarla fuera de las instalaciones de la terminal.
20. La terminal no se hará responsable de cualquier siniestro que se produzca; y se reserva el derecho de responsabilizar al causante de todas las consecuencias derivadas del no cumplimiento de estas normas.

Recibí:

Firmado:

Empresa:

Anexo 5

INSTRUCCIONES A SEGUIR PARA LA SEGURIDAD VIAL

Todo aquella persona que por motivos de su trabajo acceda al interior de la cualquier terminal perteneciente al Puerto de Valencia mediante vehículo, será responsable de la estricta observancia de las presentes instrucciones en materia de prevención de riesgos laborales, cuyo cumplimiento es obligatorio:

1. Respetar la señalización de la terminal, tanto vertical como horizontal.
 2. La velocidad máxima permitida en la terminal será de 30 km/h.
 3. Las máquinas de la terminal siempre tiene preferencia.
 4. Prohibido estacionar en los caminos de rodadura de RTG y Grúas.
 5. Prohibido circular debajo de cualquier tipo de carga suspendida.
 6. Prohibida la entrada de acompañantes en la zona de operaciones.
 7. Prohibido el uso del teléfono móvil, emisora o equipo similar durante la circulación por la terminal.
 8. Extremar precaución en cruces y paso de peatones.
 9. Atender a las señales acústicas y luminosas del manipulador de la máquina.
 10. Extremar la precaución en la zona de trabajo. Hay personas trabajando.
 11. Prohibida la entrada a cualquier persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes.
 12. Utilice los equipos de protección mínimos cuando baje del vehículo (chaleco de alta visibilidad, botas de seguridad y casco), además de los que necesite si va a realizar algún trabajo que lo requiera.
 13. Utiliza los pasos de peatones habilitados para cruzar los viales de paso.
 14. Los vehículos deberán ir provistos de giro-faro excepto camiones.
 15. Llevar siempre visible tarjeta de autorización.
 16. Informar al personal de seguridad ante la detección de cualquier incidente que pueda afectar a la seguridad de la terminal.
 17. Los vehículos no se estacionarán en zonas que impidan la evacuación del recinto o en lugares no autorizados. Solamente se estacionará en las zonas habilitadas para ello.
 18. No se sobrepasará la capacidad nominal de carga del vehículo.
 19. Los conductores no deben separarse del vehículo en ningún momento.
- La terminal no se hará responsable de cualquier siniestro que se produzca; y se reserva el derecho de responsabilizar al causante de todas las consecuencias derivadas del no cumplimiento de estas normas.

Recibí:

Firmado:

Empresa:

Anexo 6

DOCUMENTO DE SOLICITUD Y ENTREGA DE INFORMACIÓN COMO EMPRESA TITULAR

Estimado/a Sr./Sra.:

La empresa _____ en consonancia con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales y del capítulo III del Real Decreto 171/2004 que desarrolla este artículo, en calidad de empresa titular de la terminal donde su empresa accede por motivos de su trabajo a continuación se facilita:

- Información de los riesgos propios de la terminal que pudieran afectar a sus trabajadores y las medidas a adoptar destinadas a prevenir tales riesgos.
- Medidas de emergencia que se deben aplicar cuando desarrolle trabajos en nuestra terminal.
- Instrucciones a seguir para prevenir los riesgos existentes en nuestra terminal y en caso de que se produzca una emergencia.

Rogamos tenga en cuenta la presente información de los riesgos de nuestro centro de trabajo, la traslade junto con las medidas de emergencia e instrucciones a seguir a todos los trabajadores que accedan a nuestra terminal y vele por su cumplimiento.

Así mismo, en consonancia con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales y del capítulo II del Real Decreto 171/2004 que desarrolla este artículo, en base a que su empresa actúa en calidad de empresa concurrente en nuestra terminal se le solicita la siguiente documentación, la cual deberá enviar previo al inicio de las actividades:

- Información de los riesgos específicos de las actividades que desarrollen en nuestra terminal que puedan afectar a trabajadores de otras empresas concurrentes, especialmente aquellos que puedan verse agravados o modificados por concurrencia de varias actividades.
- Interlocutor válido en materia de prevención de riesgos laborales de su empresa y canal de comunicación.
- Designación de Recursos Preventivos (si procede).

En _____ a ____ de _____ de 20__

Fdo:

Recibí:

Firmado:

Empresa:

Anexo 7

DOCUMENTO DE ENTREGA DE INFORMACIÓN ACTUALIZADA

Estimado/a Sr./Sra.:

La empresa _____ en consonancia con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales y del capítulo III del Real Decreto 171/2004 que desarrolla este artículo, en calidad de empresa titular de la terminal donde su empresa accede por motivos de su trabajo a continuación le informa que se ha procedido a actualizar los documentos a continuación detallados debido a la existencia de cambios relevantes en los mismos:

- Información de los riesgos propios de la terminal que pudieran afectar a sus trabajadores y las medidas a adoptar destinadas a prevenir tales riesgos.
- Medidas de emergencia que se deben aplicar cuando desarrolle trabajos en nuestra terminal.
- Instrucciones a seguir para prevenir los riesgos existentes en nuestra terminal y en caso de que se produzca una emergencia.

Rogamos tenga en cuenta la actualización realizada, la traslade junto a todos los trabajadores que accedan a nuestra terminal y vele por su cumplimiento.

En _____ a ____ de _____ de 20__

Fdo:

Recibi:

Firmado:

Empresa:

Anexo 8

NOMBRAMIENTO Y ACEPTACIÓN DE RECURSO PREVENTIVO

La empresa _____ nombra como recurso preventivo, con presencia continuada durante la realización de los trabajos y con el nivel básico de prevención de riesgos laborales como formación mínima, en virtud del artículo 4º de la Ley 54/2003 que añade, dentro del capítulo IV, un nuevo artículo 32 bis en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, y del artículo 8º del Real Decreto 604/2006, de 19 de mayo a:

D. _____ CON D.N.I./N.I.F. nº _____

Las funciones que se compromete a desarrollar son las siguientes:

1. Vigilar, de manera correcta, la aplicación correcta de los métodos de trabajo y el cumplimiento de las medidas preventivas derivadas de la evaluación de riesgos del puesto de trabajo.
2. Vigilar el cumplimiento tanto de las medidas establecidas por la terminal para prevenir los riesgos, como de las instrucciones proporcionadas.
3. Promover en el trabajo comportamientos seguros y la correcta utilización de los equipos de trabajo y de protección, así como fomentar el interés y cooperación de los trabajadores en la acción preventiva.
4. Promover, en particular, las actuaciones preventivas básicas, tales como el orden, la limpieza, la señalización y el mantenimiento general, y efectuar su seguimiento y control.
5. Comunicar de manera inmediata cualquier circunstancia, cuando como resultado de la vigilancia, se observe ausencia, insuficiencia o falta de adecuación de las medidas preventivas, o deficiente cumplimiento de las mismas.

Con mi firma, siendo trabajador designado como recurso preventivo, ACEPTO el nombramiento y las competencias y facultades anteriormente detalladas, así como las garantías de sigilo profesional establecidas en el artículo 4º que contempla dicha Ley.

En _____, a ____ de _____ de 2.0__

La empresa
Fdo.:

El Recurso Preventivo
Fdo:

Anexo 9

DOCUMENTO DE SOLICITUD Y ENTREGA DE INFORMACIÓN COMO EMPRESA PRINCIPAL

Estimado/a Sr./Sra.:

La empresa _____ en consonancia con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales y del capítulo III del Real Decreto 171/2004 que desarrolla este artículo, **en calidad de empresa titular de la terminal donde su empresa accede por motivos de su trabajo a continuación se facilita:**

- Información de los riesgos propios de la terminal que pudieran afectar a sus trabajadores y las medidas a adoptar destinadas a prevenir tales riesgos.
- Medidas de emergencia que se deben aplicar cuando desarrolle trabajos en nuestra terminal.
- Instrucciones a seguir para prevenir los riesgos existentes en nuestra terminal y en caso de que se produzca una emergencia.

Rogamos tenga en cuenta la presente información de los riesgos de nuestro centro de trabajo, la traslade junto con las medidas de emergencia e instrucciones a seguir a todos los trabajadores que accedan a nuestra terminal y vele por su cumplimiento.

Así mismo, en consonancia con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales y del capítulo IV del Real Decreto 171/2004 que desarrolla este artículo, **en calidad de empresario principal se le solicita la siguiente documentación (la cual deberá enviar previo al inicio de las actividades) tanto de su empresa como de todo el personal que acceda a realizar trabajos dentro de la terminal:**

- Modalidad preventiva adoptada por la empresa (servicio de prevención propio, ajeno, trabajador designado o asumido por el empresario).
- Interlocutor válido en materia de prevención de riesgos laborales de su empresa y canal de comunicación.
- Evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva de los trabajos que vayan a desempeñar el personal que acceda a la terminal.
- Medidas a adoptar por la terminal respecto a las actividades que vayan a desarrollar, a fin de evitar la materialización de posibles riesgos asociados a las mismas.

- Requisitos exigidos para todos los equipos de trabajo (ya sean propios o en régimen de alquiler) que introduzcan en la terminal: marcado CE, declaración de conformidad y manual de instrucciones del propio equipo, así como última revisión de mantenimiento realizado según fabricante. En el caso de que tenga que introducir vehículos, éstos deberán tener las revisiones exigidas por ley (ITVs), y sus conductores deberán tener los carnets reglamentarios en vigor.
- A excepción de maquinaria manual o eléctrica pequeña, autorización de la empresa a los trabajadores de uso de maquinaria, así como formación específica para su manejo.
- Certificado de haber recibido los equipos de protección individual necesarios según evaluación de riesgos de los trabajos a desarrollar por parte de los trabajadores/as.
- Certificado acreditativo de que los trabajadores/as han recibido la formación e información, necesaria y suficiente correspondiente a las exigencias marcadas en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales o convenios sectoriales.
- Certificado de aptitud médica (Vigilancia de la Salud) de los trabajadores/as en vigor.
- Fichas de seguridad de los productos químicos que se vayan a emplear y que puedan entrañar riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores.
- Designación de Recursos Preventivos (si procede).

De forma paralela la terminal podrá solicitar, además de la presente documentación, aquella otra que por normativa laboral se pueda exigir (TCs, Certificado de corriente de pago a seguridad social, Certificado tributarios de contratistas y subcontratistas, DNIs, etc.). Esta documentación deberá estar a disposición de la terminal en el momento que ella lo solicite.

Esta solicitud de documentación se hace extensible a toda empresa que pudiera subcontratar (previa autorización por parte de la terminal) para el desarrollo de los trabajos que le han sido contratados por la terminal. Así mismo nos deberá acreditar que han establecido los medios suficientes de coordinación entre su empresa y la subcontrata.

En _____ a ____ de _____ de 20__

Fdo:

Recibi:

Firmado:

Empresa:

Anexo 10

DOCUMENTO DE SEGUIMIENTO PREVENTIVO DE CONTRATAS O SUBCONTRATAS

Empresa:

Fecha y hora:

Lugar:

Persona que realiza seguimiento:

Descripción trabajos:

Orden y limpieza:

Correcto ☐

Incorrecto ☐

Anomalías detectadas:

Medidas preventivas propuestas:

Equipos de protección individual:

Correcto ☐

Incorrecto ☐

Anomalías detectadas:

Medidas preventivas propuestas:

Equipos de trabajo:

Correcto ☐

Incorrecto ☐

Anomalías detectadas:

Medidas preventivas propuestas:

Conductas o actos inseguros:

Correcto ☐

Incorrecto ☐

Anomalías detectadas:

Medidas preventivas propuestas:

Observaciones:

Plazo de subsanación:

Persona que realiza seguimiento:

Representante empresa contratada o subcontratada:

Fdo:

Fdo:

Anexo 11

DOCUMENTO DE SOLICITUD Y ENTREGA DE INFORMACIÓN COMO EMPRESA CONCURRENTE

Estimado/a Sr./Sra.:

La empresa _____ en consonancia con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales y del capítulo II del Real Decreto 171/2004 que desarrolla este artículo, en calidad de empresa concurrente en los trabajos desarrollados en _____ facilita:

- Información de los riesgos específicos de las tareas a realizar por parte de nuestros trabajadores y que pudieran afectar a sus trabajadores.

Rogamos tengan en cuenta la presente información de los riesgos que pudieran afectar a sus trabajadores, y a su vez solicitamos nos envíen los riesgos que puedan generar los trabajadores de su empresa con el fin de prevenir posibles incompatibilidades derivadas de la concurrencia de actividades.

En _____ a ____ de _____ de 20__

Fdo:

Recibi:

Firmado:

Empresa: